



โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงาน การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ช่วงจันทบุรี - ตราด จ.จันทบุรี, ตราด

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)



บริษัทที่ปรึกษา

บริษัท วิศวกร 31 จำกัด

บริษัท เซนี เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด

ตุลาคม 2569





โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ช่วงจันทบุรี - ตราด จ.จันทบุรี, ตราด

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
1. ความเป็นมาของโครงการ	1
2. วัตถุประสงค์ของโครงการ	1
3. ประโยชน์ของโครงการ	2
4. ที่ตั้งและพื้นที่ศึกษาโครงการ	2
5. การคัดเลือกแนวสายทางโครงการ	4
5.1 การกำหนดแนวทางเลือกแนวสายทางโครงการ	4
5.2 หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสม	9
6. รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น	10
6.1 รูปแบบถนนโครงการ (เขตทางไม่เกิน 15 เมตร)	10
6.2 รูปแบบถนนบนสะพาน	10
7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	12
7.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	12
7.2 การสำรวจข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน	31
7.3 องค์ประกอบและปัจจัยการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	37
7.4 ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม	38
8. การดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	80
8.1 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	80
8.2 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา	81
9. ติดต่อสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม	95
10. ช่องทางรับทราบข้อมูลข่าวสารโครงการ	95



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	2
ตารางที่ 5-2 สรุปคะแนนปัจจัยการคัดเลือกแนวสายทางโครงการ	9
ตารางที่ 7-1 ผลการตรวจสอบโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ	13
ตารางที่ 7-2 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	27
ตารางที่ 7-3 องค์ประกอบและปัจจัยการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม	38
ตารางที่ 7-4 สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	39
ตารางที่ 8-1 กำหนดการพบปะหารือหน่วยงานราชการและผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา	82
ตารางที่ 8-2 สรุปประเด็นหลัก ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้บริหารส่วนราชการและผู้นำท้องถิ่นในพื้นที่ศึกษา	85
ตารางที่ 8-3 สรุปประเด็นความคิดเห็นในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) (เวทีที่ 1) จังหวัดตราด	89
ตารางที่ 8-4 สรุปประเด็นความคิดเห็นในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) (เวทีที่ 2) จังหวัดจันทบุรี	93



สารบัญญรูป

รูปที่	หน้า
รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ	3
รูปที่ 5-1 แผนที่แนวสายทางเบื้องต้นของโครงการ	5
รูปที่ 5-2 แผนที่แสดงช่วงที่ 2 แนวทางเลือกเบื้องต้นของโครงการช่วงที่ 1 บริเวณคลองน้ำแดง จำนวน 2 ทางเลือก	6
รูปที่ 5-3 แผนที่แสดงช่วงที่ 4 แนวทางเลือกเบื้องต้นของโครงการช่วงที่ 2 บริเวณปากแม่น้ำเวฬุ ไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ จำนวน 3 ทางเลือก	7
รูปที่ 6-1 รูปแบบถนนทั่วไปขนาด 2 ช่องจราจร	10
รูปที่ 6-2 ตัวอย่างรูปแบบถนนบนสะพานทั่วไป	11
รูปที่ 7-1 แผนที่แสดงพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติในแนวเส้นทางโครงการ	15
รูปที่ 7-2 แผนที่แสดงเส้นแนวชายฝั่งทะเลบริเวณแนวเส้นทางโครงการ	16
รูปที่ 7-3 แผนที่แสดงพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	18
รูปที่ 7-4 แผนที่แสดงพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484	19
รูปที่ 7-5 แผนที่แสดงพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามมติคณะรัฐมนตรีบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ	20
รูปที่ 7-6 แผนที่แสดงพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Sites) และพื้นที่ชุ่มน้ำ ตามมติคณะรัฐมนตรี	25
รูปที่ 7-7 แผนที่แสดงลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม	26
รูปที่ 7-8 แผนที่แสดงตำแหน่งชุมชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ	29
รูปที่ 7-9 แผนที่แสดงตำแหน่งพื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษาโครงการ	30
รูปที่ 7-10 ภาพถ่ายบรรยากาศการเก็บตัวอย่างคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน ครั้งที่ 1 ในช่วงฤดูฝน	34
รูปที่ 7-11 ภาพถ่ายบรรยากาศการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาน้ำผิวดิน ครั้งที่ 1 ในช่วงฤดูฝน	35
รูปที่ 7-12 ภาพถ่ายบรรยากาศการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทะเลและนิเวศวิทยาน้ำทะเล ครั้งที่ 1 ในช่วงฤดูฝน	36
รูปที่ 7-13 ภาพถ่ายแหล่งสิ่งแวดล้อมศิลปกรรมในพื้นที่ศึกษาโครงการ	37
รูปที่ 8-1 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	81
รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) (เวทีที่ 1) เมื่อวันจันทร์ที่ 25 พฤษภาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ ห้องประชุมตราดซิตี้ ฮอลล์ โรงแรมตราดซิตี้ อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด	86
รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) (เวทีที่ 2) วันอังคารที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรม นิว แทรเวลลอร์ดจ อำเภอเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี	88



กำหนดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)
โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายการงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ช่วงจันทบุรี - ตราด จ.จันทบุรี, ตราด

กลุ่มที่	วัน-เวลา-สถานที่	การประชุมออนไลน์ ผ่านโปรแกรม Zoom Cloud Meeting
กลุ่มที่ 1	วันศุกร์ที่ 2 ตุลาคม 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ศาลาการเปรียญวัดบางกระดาน ตำบลบางปิด อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด	 Meeting ID: 966 7391 6133 Passcode: 141223
กลุ่มที่ 2	วันศุกร์ที่ 2 ตุลาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ รัตนบุรี จันทบุรี โฮมสเตย์ ตำบลหนองขี้ม อำเภอแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี	 Meeting ID: 913 4418 1008 Passcode: 143833
กลุ่มที่ 3	วันเสาร์ที่ 3 ตุลาคม 2569 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ รัตนบุรี จันทบุรี โฮมสเตย์ ตำบลหนองขี้ม อำเภอแหลมสิงห์ จังหวัดจันทบุรี	 Meeting ID: 952 4062 3371 Passcode: 459505
กลุ่มที่ 4	วันเสาร์ที่ 3 ตุลาคม 2569 เวลา 14.00 - 17.00 น. ณ ศาลาประชาคมหมู่ที่ 4 บ้านอ่างกระปอง ตำบลท่าโสม อำเภอเขาสมิง จังหวัดตราด	 Meeting ID: 977 7035 8024 Passcode: 339991



เอกสารประกอบการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)
โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ช่วงจันทบุรี - ตราด จ.จันทบุรี, ตราด

1. ความเป็นมาของโครงการ

ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต เป็นเส้นทางเลียบริมชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยและเป็นเส้นทางท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรม และวิถีชีวิตชุมชนริมทะเล ด้วยเส้นทางที่ตัดผ่านชายหาด ป่าเขา และหมู่บ้านชาวประมง ทำให้ตลอดเส้นทางมีทั้งความงามทางธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย ซึ่งได้รับการขนานนามว่าเป็นหนึ่งในถนนเลียบริมทะเลที่สวยงามที่สุดในประเทศ โดยเริ่มต้นจากจังหวัดชลบุรี ผ่านจังหวัดระยอง และบรรจบที่จังหวัดจันทบุรี

เพื่อให้การพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิตมีความต่อเนื่อง สมบูรณ์ และครอบคลุมไปจนถึงจังหวัดตราด กรมทางหลวงชนบทจึงมีแผนที่จะพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทโดยการขยายถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 3 (ช่วงจังหวัดจันทบุรี - ตราด) ซึ่งหากโครงการแล้วเสร็จ จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง พัฒนาและต่อเติมโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สมบูรณ์ด้วยการเป็นทางลัด (By Pass) ทางเลี้ยว (Shortcut) ทางเชื่อม (Missing Link) ระหว่างอำเภอและจังหวัด บรรเทาและลดปริมาณรถในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ช่วยให้การเดินทางของประชาชน นักท่องเที่ยว และผู้ใช้รถใช้ถนน เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจร ลดระยะเวลาและระยะทางในการเดินทาง สนับสนุนให้เกิดการขยายตัวด้านการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุนในพื้นที่ อันจะนำไปสู่การสร้างงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนอย่างยั่งยืน อีกทั้งสามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว เพื่อการพักผ่อนและทำกิจกรรมสันทนาการที่มีอยู่ตลอดเส้นทางด้วยความรื่นรมย์ นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางที่ใช้ในการอพยพเคลื่อนย้าย หรือเข้าให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการจ้างที่ปรึกษา เนื่องจากโครงการดังกล่าวมีลักษณะงานที่มีความซับซ้อนมาก โดยมีลักษณะงานเป็นการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจและการลงทุน สังคม และสิ่งแวดล้อม เช่น การศึกษาด้านจราจร เพื่อนำมาคัดเลือกแนวสายทาง และ/หรือ รูปแบบโครงการเบื้องต้นที่เหมาะสม รวมไปถึงรูปแบบจุดตัด ทางเชื่อม ทางแยก และรูปแบบโครงสร้างสะพานให้มีความปลอดภัยและมีมาตรฐานตามหลักวิศวกรรม และมีความคุ้มค่าในการลงทุน พร้อมทั้งดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อให้การพัฒนาโครงการเป็นไปอย่างเหมาะสมและครบถ้วนตามหลักวิชาการ รวมถึงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) เพื่อดำเนินการศึกษาคือความเหมาะสมการพัฒนาโครงข่ายโดยการขยายถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 3 (ช่วงจังหวัดจันทบุรี - ตราด) บรรเทาและลดปริมาณรถในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ช่วยให้การเดินทางของประชาชน นักท่องเที่ยว และผู้ใช้รถใช้ถนน เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจรลดระยะเวลาและระยะทางในการเดินทาง ระยะทางรวมประมาณ 22.7 กิโลเมตร

2) เพื่อศึกษาคัดเลือกแนวสายทาง และ/หรือรูปแบบโครงการเบื้องต้นที่เหมาะสม ศึกษาความคุ้มค่าด้านเศรษฐกิจและการลงทุน และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งออกแบบเชิงหลักการ



3. ประโยชน์ของโครงการ

- 1) พัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 3 (ช่วงจังหวัดจันทบุรี - ตราด) ให้มีความต่อเนื่อง สมบูรณ์ครอบคลุมไปจนถึงจังหวัดตราด
- 2) เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง พัฒนาและต่อเติมโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สมบูรณ์ด้วยการเป็นทางลัด (By Pass) ทางเลี้ยว (Shortcut) ทางเชื่อม (Missing Link) บรรเทาและลดปริมาณรถในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท)
- 3) เพิ่มประสิทธิภาพ รองรับการพัฒนาในพื้นที่โครงการในอนาคต พร้อมยกระดับความปลอดภัยในการเดินทาง
- 4) เพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทยและรองรับการเติบโตของอำเภอแหลมสิงห์ อำเภอขลุง จังหวัดจันทบุรี และอำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด
- 5) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รองรับการท่องเที่ยว การขนส่งผลผลิตทางการเกษตร สินค้าประมง เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ดีขึ้น
- 6) สนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม การบริหารและการท่องเที่ยว
- 7) พัฒนาและส่งเสริมการจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมและขนส่ง การบริการสาธารณะ และระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

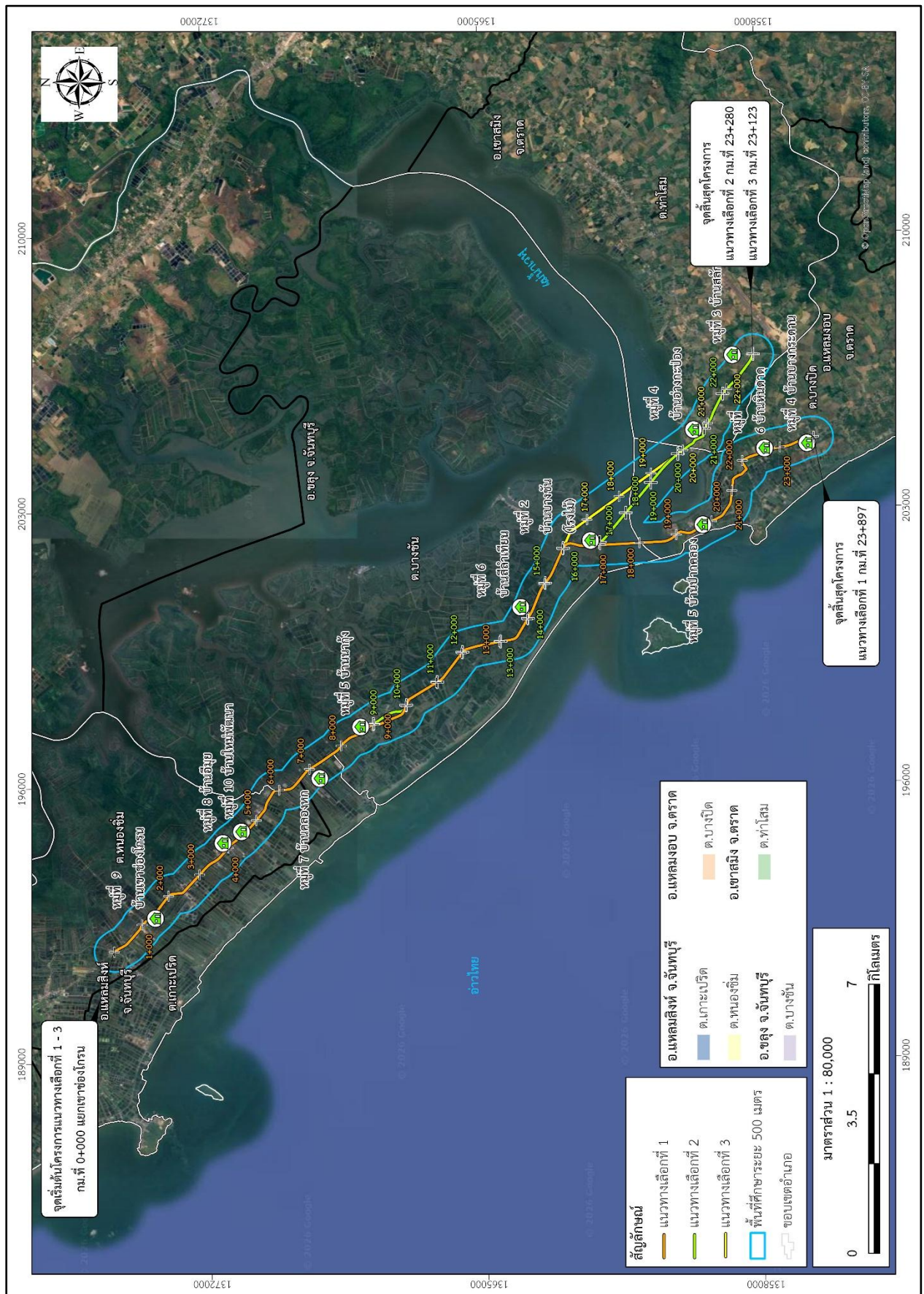
4. ที่ตั้งและพื้นที่ศึกษาโครงการ

พื้นที่เป้าหมายของโครงการครอบคลุมพื้นที่ภายในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ โดยครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 4 อำเภอ 5 ตำบล ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี (ตำบลเกาะเปริด และตำบลหนองขี้ม อำเภอแหลมสิงห์ ; ตำบลบางชัน อำเภอขลุง) และจังหวัดตราด (ตำบลท่าโสม อำเภอเขาสมิง ; ตำบลบางปิด อำเภอแหลมงอบ) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4-1 และรูปที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล	หมู่บ้าน/ชุมชน	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
จันทบุรี	แหลมสิงห์	เกาะเปริด	1) หมู่ที่ 7 บ้านคลองหก	องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะเปริด
			2) หมู่ที่ 8 บ้านอิมุย	องค์การบริหารส่วนตำบลหนองขี้ม
			3) หมู่ที่ 9 บ้านเขาช่องโกรน	
			4) หมู่ที่ 10 บ้านใหม่พัฒนา	
ตราด	เขาสมิง	ท่าโสม	5) หมู่ที่ 2 บ้านบางชัน (โรงไม้)	องค์การบริหารส่วนตำบลบางชัน
			6) หมู่ที่ 5 บ้านนาทุ้ง	
			7) หมู่ที่ 6 บ้านสาล่าเทียน	
			8) หมู่ที่ 3 บ้านสลัก	องค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม
2 จังหวัด	4 อำเภอ	5 ตำบล	9) หมู่ที่ 4 บ้านอ่างกระป๋อง	
			10) หมู่ที่ 4 บ้านบางกระดาน	องค์การบริหารส่วนตำบลบางปิด
			11) หมู่ที่ 5 บ้านปากคลอง	
			12) หมู่ที่ 6 บ้านหินดาด	
2 จังหวัด	4 อำเภอ	5 ตำบล	12 หมู่บ้าน/ชุมชน	5 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ที่มา : บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด, 2569



รูปที่ 4-1 พื้นที่ศึกษาโครงการระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ



5. การคัดเลือกแนวสายทางโครงการ

5.1 การกำหนดแนวทางเลือกแนวสายทางโครงการ

แนวคิดการจัดทำแนวสายทางโครงการเพื่อการพัฒนาถนนเฉลิมบูรพาชลทิตให้มีความต่อเนื่อง สมบูรณ์ และครอบคลุมไปจนถึงจังหวัดตราด กรมทางหลวงชนบทจึงมีแผนที่จะพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทโดยการขยาย ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ระยะที่ 3 (ช่วงจังหวัดจันทบุรี - ตราด) เพื่อให้ได้แนวสายทางตามวัตถุประสงค์ของโครงการ และถูกต้องตามหลักวิชาการ เนื่องจากอาจจะมีเรื่องทางสังคม การเมือง สิ่งแวดล้อม วัฒนธรรมชุมชน เศรษฐกิจ นโยบายของรัฐบาล เป็นต้น ดังนั้นการพิจารณาจะต้องใช้ดุลพินิจและประสบการณ์ในการกำหนดและคัดเลือกแนว สายทางที่ดีที่สุดและเหมาะสมที่สุด

การกำหนดปัจจัยในการพิจารณาแนวถนนโครงการแต่ละช่วงตามความเหมาะสม ภายใต้กรอบการพัฒนา แนวถนนโครงการแต่ละช่วง เพื่อให้เกิดความสอดคล้องในระดับภาพรวมการพัฒนาโครงการประกอบด้วยปัจจัย การพิจารณา ดังต่อไปนี้

1) ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่แต่ละบริเวณที่แนวถนนโครงการตัดผ่าน ได้แก่ แนวถนนเดิม เขตชุมชนขนาดเล็ก พื้นที่เกษตรกรรม จุดตัดทางแยก (Junction) จุดข้ามลำน้ำธรรมชาติ เป็นต้น เพื่อให้การพัฒนา ถนนโครงการมีความสอดคล้องและเหมาะสมกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่และมีความเหมาะสมทางด้าน วิศวกรรมการออกแบบงานทางและสะพาน

2) ลักษณะกิจกรรมและการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวถนนโครงการและพื้นที่ข้างเคียง ได้แก่ พื้นที่ เกษตรกรรม พื้นที่ชุมชน และศูนย์กิจกรรมการท่องเที่ยว เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้การพัฒนาโครงการสามารถสนับสนุน กิจกรรมของพื้นที่ที่มีอยู่เดิม และให้เกิดศักยภาพของการพัฒนาพื้นที่อย่างสูงสุดตลอดแนวเส้นทางโครงการ

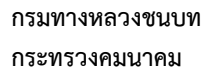
3) ระยะทางของแนวสายทางและการกำหนดรูปแบบถนน ที่ต้องคำนึงถึงระยะทางร่วมกับปัจจัย องค์ประกอบด้านอื่น ๆ เพื่อให้ช่วงถนนโครงการมีระยะทางที่เหมาะสมกับการพัฒนาถนนแต่ละรูปแบบให้รองรับ ปริมาณจราจรได้ในอนาคต

4) ต้องคงไว้เอกลักษณ์ของถนนเฉลิมบูรพาชลทิต เป็นเส้นทางเลียบริมชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของ ประเทศไทยและเป็นเส้นทางท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ วัฒนธรรม และวิถีชีวิตชุมชนริมทะเล ด้วยเส้นทางที่ตัดผ่าน ชายหาด ป่าเขา และหมู่บ้านชาวประมง ทำให้ตลอดเส้นทางมีทั้งความงามทางธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยว

ทางโครงการได้เข้าร่วมประชุมหรือกิจกรรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2569 เวลา 10.00 น. ณ ห้องประชุมโกลนกัง กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งให้ข้อมูลและมีข้อเสนอแนะสรุปได้ดังนี้

- ทางเลือกแนวสายทางควรหลีกเลี่ยง พื้นที่ป่าชายเลนที่มีสภาพสมบูรณ์ หรือผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ที่มีสภาพสมบูรณ์ให้น้อยที่สุด
- ทางเลือกแนวสายทางโครงการควรหลีกเลี่ยง แปลงปลูกป่าชายเลนเพื่อประโยชน์จากคาร์บอนเครดิต
- ทางเลือกแนวสายทางควรหลีกเลี่ยง แปลงติดตามคตป่าชายเลน
- บริเวณพื้นที่ศึกษามีแปลงที่อยู่ในโครงการจัดที่ดินทำกินให้ชุมชนตามนโยบายรัฐบาล (คทช.) ซึ่งกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ศึกษา หากทางเลือกแนวสายทางโครงการพาดผ่านแปลง คทช. ต้องได้รับความยินยอมจากผู้ได้รับสิทธิ์นั้น แม้พื้นที่ดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ป่า

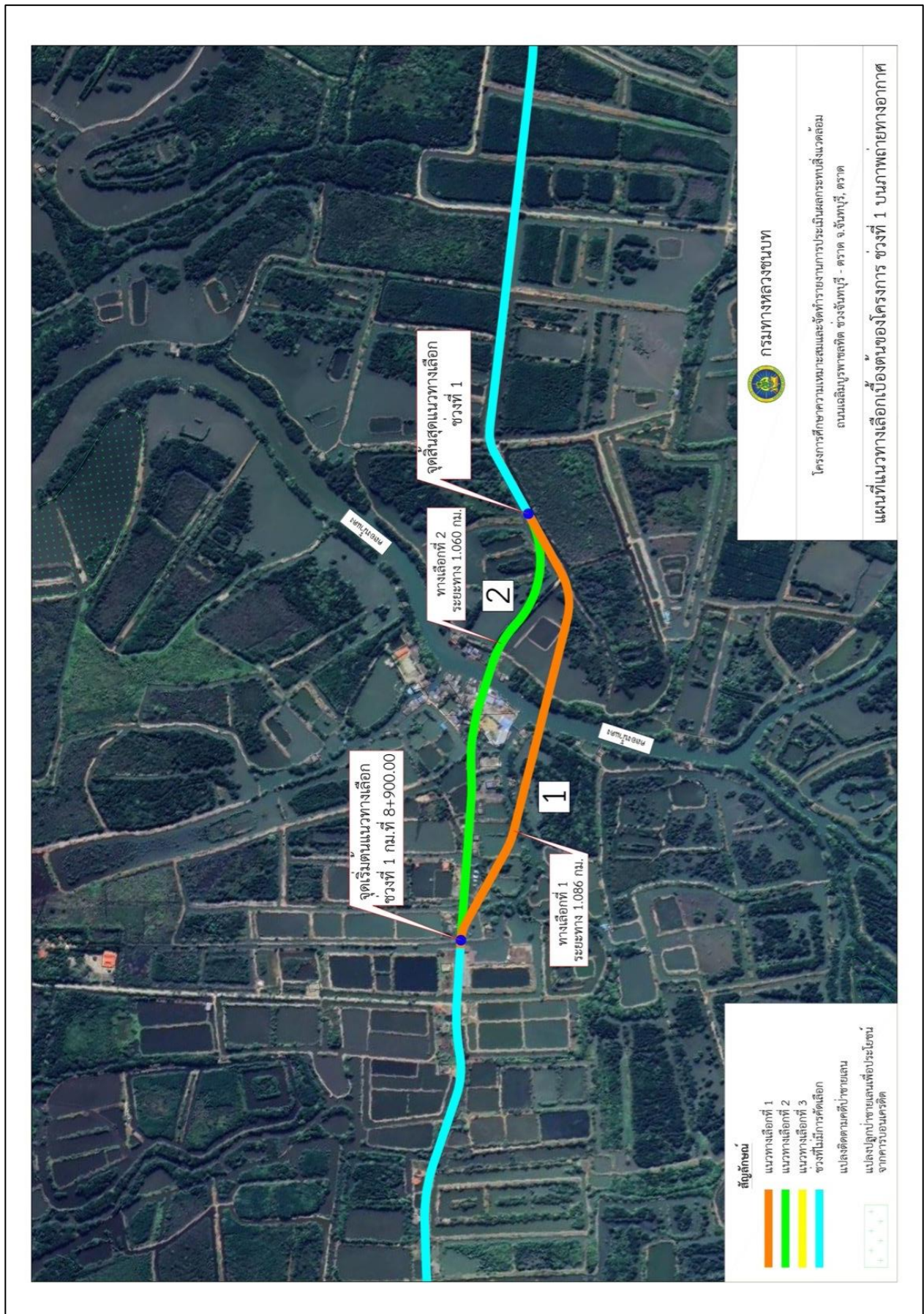
จากข้อมูลและข้อเสนอแนะดังกล่าวข้างต้น โครงการได้มีการสำรวจและตรวจสอบข้อมูลพบว่า แนวทางเลือกเดิมทั้งหมดส่วนใหญ่ตัดผ่านพื้นที่ที่ควรหลีกเลี่ยงที่กรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งให้ข้อมูล และมีข้อเสนอแนะ ดังนั้น ทางโครงการจึงได้กำหนดทางเลือกแนวสายทางโครงการที่เหมาะสม โดยแนวสายทาง สามารถแบ่งเป็น 4 ช่วง คือ ช่วงที่ไม่มีการคัดเลือกจำนวน 2 ช่วง และมีการคัดเลือก ๑ จำนวน 2 ช่วง รายละเอียด แสดงดังรูปที่ 5-1 ช่วงที่มีการคัดเลือก ๑ คือ 1. ช่วงประมาณ กม.ที่ 8+900.00 จนถึงประมาณ กม.ที่ 9+960.14 บริเวณคลองน้ำแดง เป็นการพิจารณาคัดเลือกแนวทางเลือกสายทางช่วงที่ 1 มีจำนวน 2 ทางเลือก ดังรูปที่ 5-2 และ 2. ช่วงประมาณ กม.ที่ 15+997.65 บริเวณปากแม่น้ำเวฬุจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ เป็นการพิจารณาคัดเลือก แนวทางเลือกสายทางช่วงที่ 2 มีจำนวน 3 ทางเลือก ดังรูปที่ 5-3



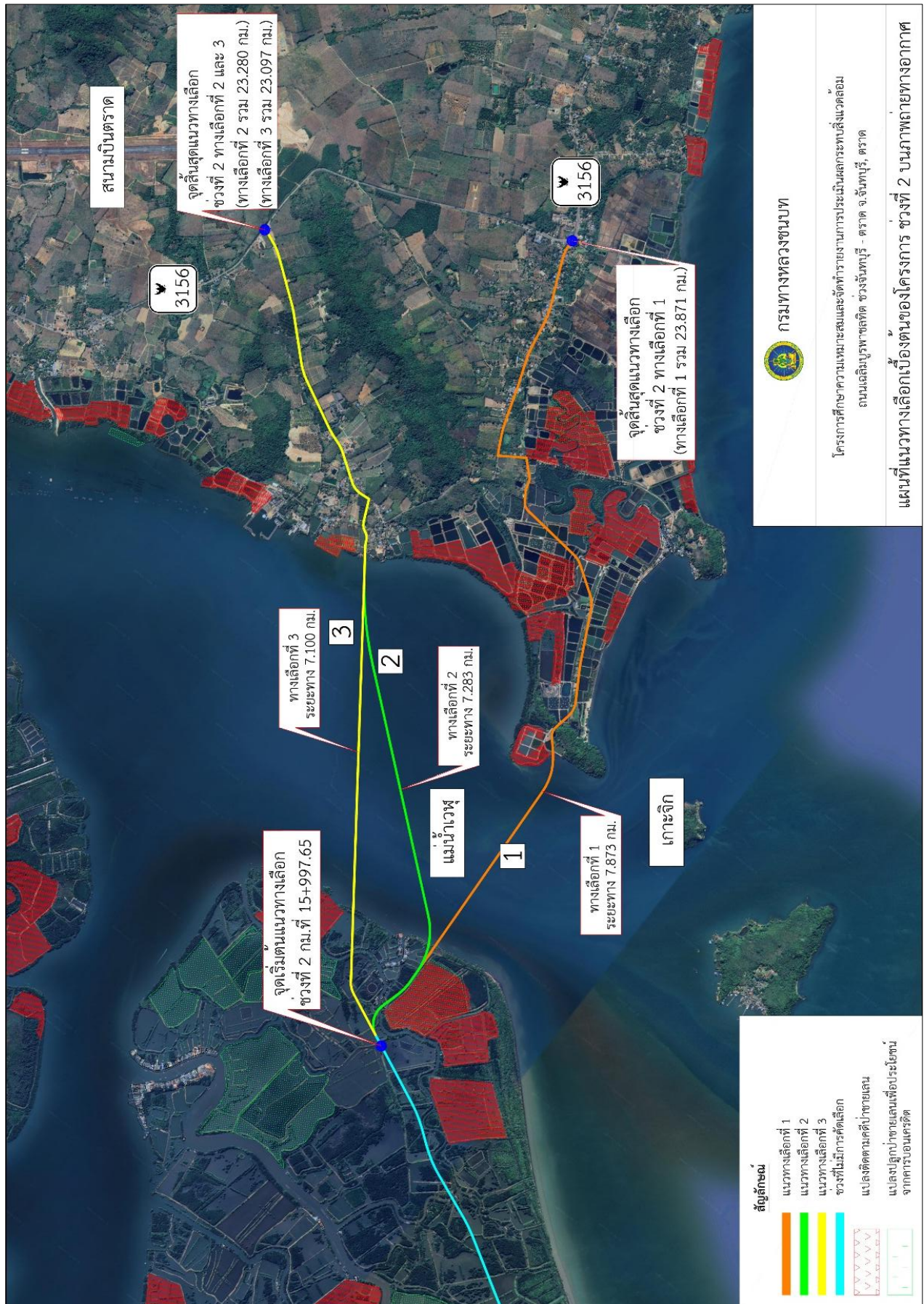
เอกสารประกอบการประชุม
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)



รูปที่ 5-1 แผนที่แนวสายทางป้องกันของโครงการ



รูปที่ 5-2 แผนที่แสดงช่วงที่ 2 แนวทางเลือกเบื้องต้นของโครงการช่วงที่ 1 บริเวณคลองน้ำแดง จำนวน 2 ทางเลือก



รูปที่ 5-3 แผนที่แสดงช่วงที่ 4 แนวทางเลือกเบื้องต้นของโครงการช่วงที่ 2 บริเวณปากแม่น้ำเวฬุไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ จำนวน 3 ทางเลือก



แนวสายทางโครงการที่แบ่งเป็น 4 ช่วง รายละเอียดดังนี้

ช่วงที่ 1 : จุดเริ่มต้นอยู่บริเวณจุดตัดทางแยกลักษณะ 4 แยก แยกเขาช่องโกรน เชื่อมระหว่างทางหลวงชนบท รย.4036 และถนนท้องถื่น อบจ.จันทบุรี ในเขตตำบลหนองขี้ม อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดจันทบุรี แนวเส้นทางมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตามแนวถนนท้องถื่น อบจ.จันทบุรี ถึงประมาณ กม.ที่ 8+900.00 **เป็นช่วงที่ไม่มี การคัดเลือกสายทาง**

ช่วงที่ 2 : ประมาณ กม.ที่ 8+900.00 จนถึงประมาณ กม.ที่ 9+960.14 (เป็นของแนวทางเลือกสายทาง ช่วงที่ 1 แนวที่ 2) บริเวณคลองน้ำแดง เป็นการพิจารณา**คัดเลือกแนวทางเลือกสายทางเบื้องต้นช่วงที่ 1** (บริเวณ คลองน้ำแดง) ประกอบด้วย 2 ทางเลือก

- **แนวทางเลือกที่ 1 :** ถนนแนวใหม่ เริ่มประมาณ กม.ที่ 8+900.00 เบี่ยงออกไปทางขวาไปทาง ทิศใต้เล็กน้อย ก่อนไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ขนานกับแนวทางเลือกที่ 2 ถนนเดิม เพื่อเลี่ยง การผ่านพื้นที่ชุมชนก่อนตัดผ่านคลองน้ำแดง ตำบลบางชัน อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดจันทบุรี และตัดผ่าน พื้นที่ป่าชายเลน และมาบรรจบกับแนวทางเลือกที่ 2 ประมาณกม.ที่ 9+986.31 เป็นจุดสิ้นสุด ทางเลือกที่ 1 ช่วงที่ 1 ความยาวทางเลือกประมาณ 1.086 กม.
- **แนวทางเลือกที่ 2 :** ถนนแนวเดิม เริ่มประมาณ กม.ที่ 8+900.00 ไปตามแนวถนนท้องถื่น อบจ.จันทบุรี ผ่านพื้นที่ชุมชนเล็กน้อย ก่อนตัดผ่านคลองน้ำแดง ตำบลบางชัน อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดจันทบุรี และตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลน จนถึงประมาณ กม.ที่ 9+960.14 เป็นจุดสิ้นสุด ทางเลือกที่ 2 ช่วงที่ 1 ความยาวทางเลือกประมาณ 1.060 กม.

ช่วงที่ 3 : ประมาณ กม.ที่ 9+960.14 เป็นช่วงที่แนวทางเลือกสายทางเบื้องต้นมาบรรจบกัน ผ่านพื้นที่ ป่าชายเลน จนถึงประมาณ กม.ที่ 15+997.65 (โดยที่ กม. ช่วงที่ 3 เป็นการนับกม. ต่อจากของแนวทางเลือกสายทาง เบื้องต้นช่วงที่ 1 แนวทางเลือกที่ 2 ซึ่งเป็นถนนเดิม) **เป็นช่วงที่ไม่มี การคัดเลือกสายทางเบื้องต้น**

ช่วงที่ 4 : ประมาณ กม.ที่ 15+997.65 บริเวณปากแม่น้ำเวฬุจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการ เป็นการ พิจารณา**คัดเลือกแนวทางเลือกสายทางเบื้องต้นช่วงที่ 2** ประกอบด้วย 3 ทางเลือก ดังนี้

- **แนวทางเลือกที่ 1 :** เริ่มประมาณ กม.ที่ 15+997.65 ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ไปทางทิศใต้ ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ มีความกว้างลำน้ำตามแนวทางเลือกประมาณ 2 กิโลเมตร แนวถนนเมื่อข้ามผ่าน ปากน้ำเวฬุจะเข้าพื้นที่ป่าชายเลน ในพื้นที่ตำบลบางปิด อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดตราด แนวทางเลือก ไปทางทิศใต้เล็กน้อย ก่อนไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตามแนวถนนเดิม จนถึงประมาณ กม.ที่ 19+400.00 แนวทางเลือกจะตัดไปทางทิศตะวันออก ทิศตะวันออกเฉียงใต้ และทิศตะวันออก เฉียงเหนือ ตามลำดับ เพื่อไปเชื่อมต่อกับถนน อบต.บางปิด แนวทางเลือกไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ตามแนวถนน อบต.บางปิด อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดตราด ไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3156 เป็นจุดสิ้นสุดทางเลือกที่ 1 ช่วงที่ 2 ความยาวทางเลือกประมาณ 7.873 กม. และระยะทางรวมแนวสายทางทั้งหมดประมาณ 23.871 กิโลเมตร
- **แนวทางเลือกที่ 2 :** เริ่มประมาณ กม.ที่ 15+997.65 ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ไปทางทิศใต้ และ วกไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ มีความกว้างลำน้ำตามแนวทางเลือกประมาณ 3.400 กิโลเมตร แนวถนนเมื่อข้ามผ่านปากน้ำเวฬุจะเข้าพื้นที่ตำบลท่าโสม อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดตราด บริเวณบ้านอ่างกระป๋อง แนวทางเลือกขึ้นฝั่งบริเวณพื้นที่ว่างเปล่าสลับกับถนน ส่วนบุคคล (ทางดินลูกรัง) ระยะทางประมาณ 0.500 กิโลเมตร ก่อนเชื่อมต่อกับถนน ตร.ถ 10021 บ้านชุมแสง - บ้านอ่างกระป๋อง ของอบจ.ตราด แนวทางเลือกไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตามแนว



ถนน ตร.ถ 10021 บ้านชุมแสง - บ้านอ่างกระป่อง อบจ.ตราด ไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3156 เป็นจุดสิ้นสุดทางเลือกที่ 2 ช่วงที่ 2 ความยาวทางเลือกประมาณ 7.283 กม. และระยะทางรวมแนวสายทางทั้งหมดประมาณ 23.280 กิโลเมตร

- **แนวทางเลือกที่ 3 :** เริ่มประมาณ กม.ที่ 15+997.65 ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลน ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ มีความกว้างลำน้ำตามแนวทางเลือกประมาณ 3.100 กิโลเมตร แนวถนนเมื่อข้ามผ่านปากน้ำเวฬุ จะเข้าพื้นที่ตำบลท่าโสม อำเภอเขาสมิง จังหวัดตราด บริเวณบ้านอ่างกระป่อง ถัดจากแนวทางเลือกที่ 2 ขึ้นฝั่งบริเวณพื้นที่ว่างเปล่าสลับกับถนนส่วนบุคคล (ทางดินลูกรัง) ระยะทางประมาณ 0.500 กิโลเมตร ก่อนเชื่อมต่อกับถนน ตร.ถ 10021 บ้านชุมแสง - บ้านอ่างกระป่อง อบจ.ตราด แนวทางเลือกไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ตามแนวถนน ตร.ถ 10021 บ้านชุมแสง - บ้านอ่างกระป่อง อบจ.ตราด อำเภอเขาสมิง จังหวัดตราด ไปจนถึงจุดสิ้นสุดโครงการเชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3156 เป็นจุดสิ้นสุดทางเลือกที่ 3 ช่วงที่ 2 ความยาวทางเลือกประมาณ 7.100 กม. และระยะทางรวมแนวสายทางทั้งหมดประมาณ 23.097 กิโลเมตร

5.2 หลักเกณฑ์การคัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสม

การพิจารณาน้ำหนักคะแนนหลักเกณฑ์การคัดเลือกที่ปรึกษาได้ทำการประเมินค่าตัวคูณถ่วงน้ำหนัก (Multiplier Factor) ของปัจจัยหลักและปัจจัยย่อย ด้วยวิธีการให้คะแนนเปรียบเทียบตามกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ (Analysis Hierarchy Process : AHP) รายละเอียดดังแสดงในตารางสรุปคะแนนปัจจัยการคัดเลือกแนวสายทางโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 5-2

ตารางที่ 5-2 สรุปคะแนนปัจจัยการคัดเลือกแนวสายทางโครงการ

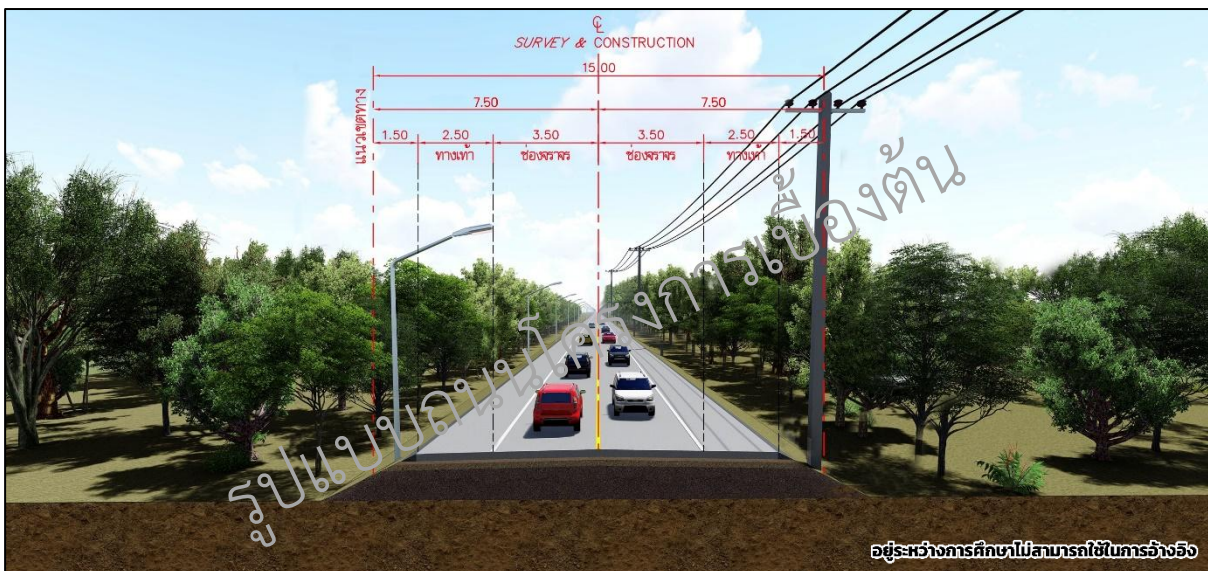
ปัจจัยการคัดเลือกแนวสายทาง	คะแนน
1. ด้านวิศวกรรมและจราจร	35
1.1 ความยาวของแนวสายทาง	10
1.2 ลักษณะทางเรขาคณิตของแนวสายทาง	8
1.3 ความยากง่ายในการก่อสร้าง	11
1.4 ผลกระทบต่อการจราจรระหว่างการก่อสร้าง	6
2. ด้านเศรษฐกิจและการลงทุน	25
2.1 ค่าก่อสร้าง	16
2.2 ค่าบำรุงรักษา	9
3. ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม	40
3.1 การเปลี่ยนแปลงทางสมุทรศาสตร์และสภาพพื้นที่ชายฝั่ง	9
3.2 คุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน	5
3.3 นิเวศวิทยาทางบก	9
3.4 เศรษฐกิจและสังคม	7
3.5 การเกษตรกรรม	10
รวม	100

6. รูปแบบถนนโครงการเบื้องต้น

โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมบูรพาชลทิศ ช่วงจันทบุรี - ตราด จ.จันทบุรี, ตราด มีระยะทางประมาณ 23.000 - 24.000 กิโลเมตร รูปแบบถนนของโครงการจะต้องสามารถรองรับปริมาณจราจรได้ตามผลการศึกษาปริมาณจราจรในอนาคต ซึ่งจากผลการศึกษาปริมาณจราจรถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพียงพอต่อการรองรับปริมาณจราจรในอนาคตและมีแนวคิดในการออกแบบเบื้องต้นของถนนโครงการดังนี้

6.1 รูปแบบถนนโครงการ (เขตทางไม่เกิน 15 เมตร)

จากผลการศึกษาปริมาณจราจรถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพียงพอต่อการรองรับปริมาณจราจรในอนาคต แนวสายทางที่เหมาะสมตัดผ่านแนวถนนเดิมและเขตชุมชนและมีเขตทางจำกัด เบื้องต้นประเมินความกว้างเขตทางไม่เกิน 15 เมตร โดยมีแนวคิดถนนโครงการที่เหมาะสมเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร (ความกว้างไหล่ทางจะปรับตามขนาดความกว้างของเขตทาง) เกาะกลางแบบสี่ตัวอย่างรูปแบบถนนทั่วไปดังแสดงในรูปที่ 6-1

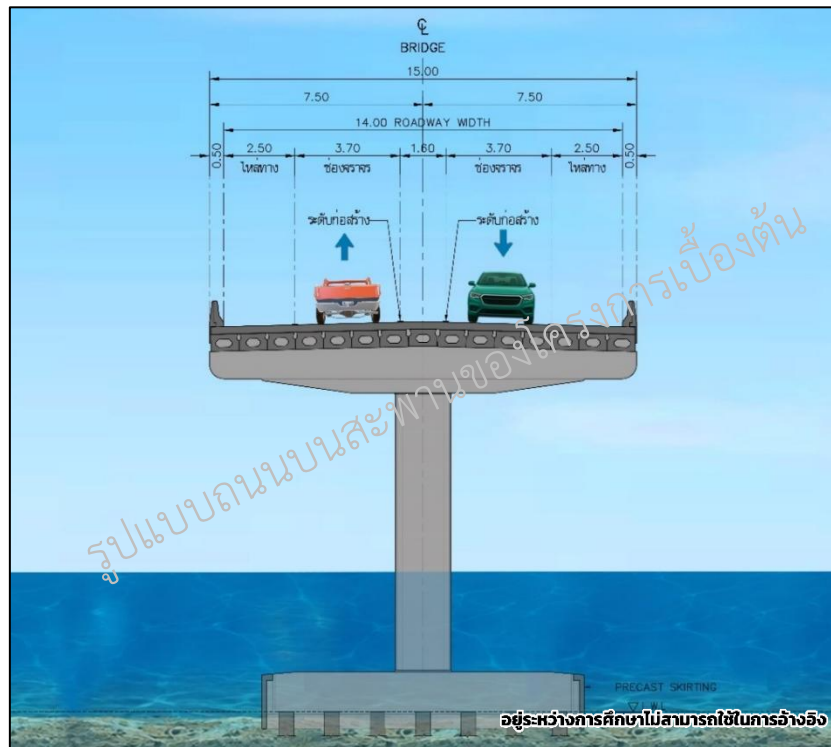


ที่มา : บริษัท วิศวกร 31 จำกัด

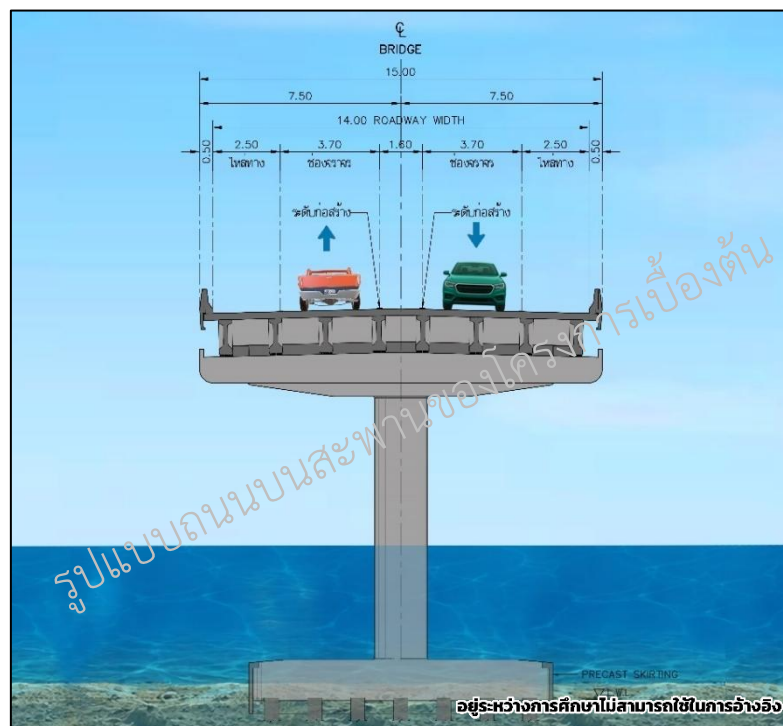
รูปที่ 6-1 รูปแบบถนนทั่วไปขนาด 2 ช่องจราจร

6.2 รูปแบบถนนบนสะพาน

กรณีผลการศึกษาปริมาณจราจรถนนขนาด 2 ช่องจราจรเพียงพอต่อการรองรับปริมาณจราจรในอนาคต โดยมีแนวคิดเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.70 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร เกาะกลางแบบสี่กว้าง 1.60 เมตร รวมความกว้างถนน 14.00 เมตร ตัวอย่างรูปแบบถนนบนสะพานทั่วไปดังแสดงในรูปที่ 6-2

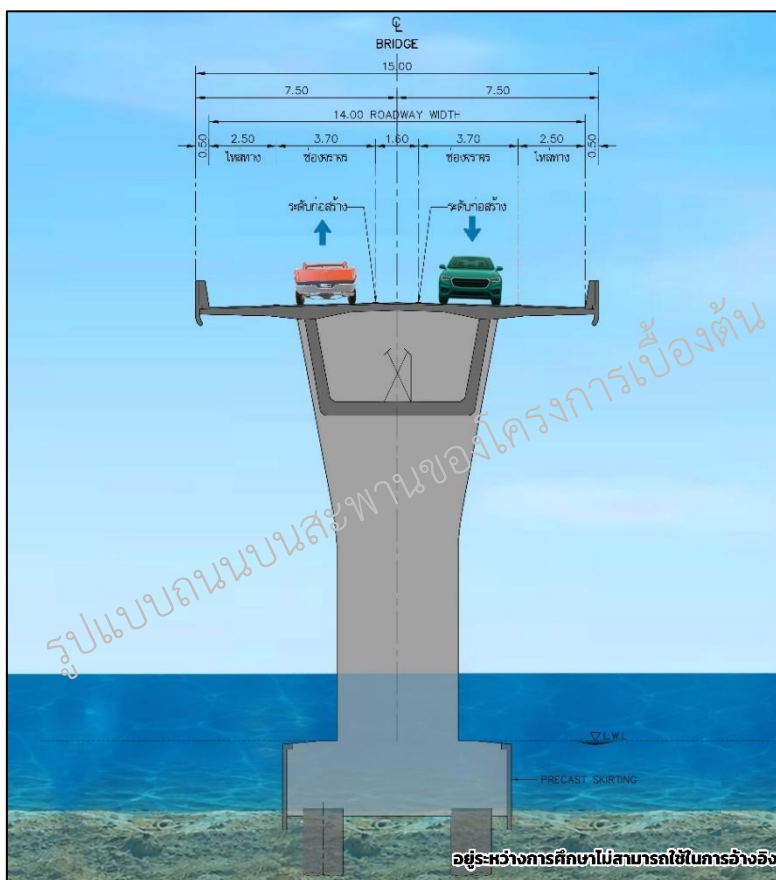


รูปตัดทั่วไปสะพานช่วงความยาวประมาณ 20 เมตร โครงสร้าง BOX BEAM



รูปตัดทั่วไปสะพานช่วงความยาวประมาณ 30 เมตร โครงสร้าง I-GIRDER

รูปที่ 6-2 ตัวอย่างรูปแบบถนนบนสะพานทั่วไป



รูปตัดทั่วไปสะพานช่วงความยาวมากกว่า 50 เมตร โครงสร้าง BALANCE CANTILEVER

ที่มา : บริษัท วิศวกร 31 จำกัด

รูปที่ 6-2 (ต่อ) ตัวอย่างรูปแบบถนนบนสะพานทั่วไป

7. การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

7.1 การตรวจสอบข้อจำกัดและพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม

7.1.1 ข้อกำหนด/กฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง

1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง วันที่ 5 มกราคม 2567) และแก้ไขเพิ่มเติมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 142 ตอนพิเศษ 260 ง วันที่ 31 กรกฎาคม 2568) พบว่า การพัฒนาโครงการเข้าข่ายประเภทโครงการลำดับที่ 20 ประเภททางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ในลำดับที่ 20.4 (ดังรูปที่ 7-1) และตัดผ่านพื้นที่ชายฝั่งทะเล



ในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ ในลำดับที่ 20.5 (ดัง รูปที่ 7-2) ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและเสนอรายงานต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อประกอบการพิจารณาในขั้นตอนการขออนุมัติโครงการ รายละเอียดผลการตรวจสอบแสดงดังตารางที่ 7-1

ตารางที่ 7-1 ผลการตรวจสอบโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	ผลการตรวจสอบ
20.	ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ดังต่อไปนี้ ¹		
20.1	พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และเขตห้ามล่าสัตว์ป่า
20.2	พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ ตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติ
20.3	พื้นที่ที่คณะกรรมการมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ตามมติคณะกรรมการ โดยแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5
	20.4 พื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ	ทุกขนาด	เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการตัดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนในเขตป่าสงวนแห่งชาติ จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนปากน้ำแหวะ จังหวัดจันทบุรี ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนบางกระดาน และป่าสงวนแห่งชาติป่าท่าโสม จังหวัดตราด
	20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ	ทุกขนาด	เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการอยู่ในแนวเขตชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร จากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ
	20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะ 2 กิโลเมตร	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่พบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ
	20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ในระยะ 500 เมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางไม่ปรากฏโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถาน

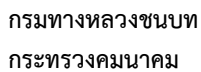


ตารางที่ 7-1 (ต่อ) ผลการตรวจสอบโครงการ กิจกรรม หรือการดำเนินการซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฯ

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	ผลการตรวจสอบ
33.	โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1 ยกเว้น ^{/2}	ทุกขนาด	ไม่เข้าข่าย เนื่องจากแนวเส้นทางโครงการไม่ตัดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ตามมติคณะรัฐมนตรี โดยแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 5
33.1	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการการพัฒนาชุมชน และการจัดที่ดิน ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี		
33.2	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการในเขตป่าชุมชน ตามกฎหมายว่าด้วยป่าชุมชน		
33.3	โครงการ กิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่ได้เข้าใช้ประโยชน์ก่อนวันที่ 17 มกราคม 2563 ซึ่งได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์เดิม และไม่มี การขยายพื้นที่ให้แตกต่างไปจากเดิม		

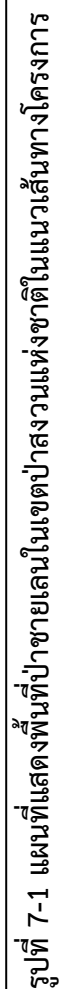
หมายเหตุ :^{/1} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2568

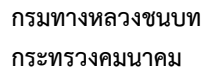
^{/2} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2566



เอกสารประกอบการประชุม

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)





โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนเฉลิมบูรพาชลิตี ช่วงจันทบุรี - ตราด จ.จันทบุรี, ตราด



2) การตรวจสอบพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมตามกฎหมาย

พื้นที่ตั้งโครงการและพื้นที่ศึกษาภายในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี ในเขตอำเภอแหลมสิงห์และอำเภอขลุง และจังหวัดตราด ในเขตอำเภอแหลมงอบและอำเภอเขาสมิง จากการตรวจสอบข้อมูลเชิงพื้นที่และฐานข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่าพื้นที่โครงการบางส่วนตั้งอยู่ในพื้นที่อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง รายละเอียดดังนี้

2.1) พื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรี

(1) พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507

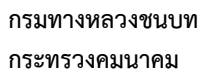
จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษา พบว่า โครงการมีพื้นที่บางส่วนตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรีที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ ตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507 จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ป่าเลนปากน้ำเวฬุ ในท้องที่ตำบลหนองขี้ม ตำบลเกาะเปริด อำเภอแหลมสิงห์ และตำบลบางชัน อำเภอขลุง จังหวัดจันทบุรี ป่าสงวนแห่งชาติป่าเลนบางกระดาน ในท้องที่ตำบลบางปิด อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด และป่าสงวนแห่งชาติป่าท่าโสม ในท้องที่ตำบลท่าโสม อำเภอเขาสมิง จังหวัดตราด โดยโครงการต้องดำเนินการขออนุญาตเข้าศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการ ตามระเบียบกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ว่าด้วยการอนุญาตให้เข้าไปศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการในพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2560 (ดังรูปที่ 7-3)

(2) พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484

จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษา พบว่า โครงการมีพื้นที่บางส่วนตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ป่าชายเลนตามมติคณะรัฐมนตรีที่อยู่ในเขตป่าตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 ในท้องที่ตำบลหนองขี้ม ตำบลเกาะเปริด อำเภอแหลมสิงห์ ตำบลบางชัน อำเภอขลุง จังหวัดจันทบุรี และตำบลบางปิด อำเภอแหลมงอบ จังหวัดตราด โดยโครงการต้องดำเนินการขออนุญาตเข้าศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการตามกฎหมายกระทรวงการอนุญาตและการอนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่า พ.ศ. 2558 และระเบียบขั้นตอนการขออนุญาตตามประกาศกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เรื่อง กำหนดสถานที่ยื่นคำขอ กำหนดแบบคำขอ แบบใบอนุญาตและแบบอื่น ๆ ในการขออนุญาตและการอนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่าชายเลนหรือป่าชายเลนอนุรักษ์ ตามกฎหมายกระทรวงการอนุญาตและการอนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่า พ.ศ. 2558 (ดังรูปที่ 7-4)

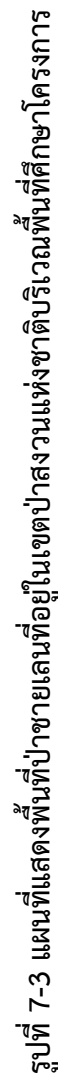
2.2) มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

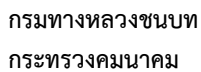
จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาจากฐานข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า แนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่บนพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 5 ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2534 เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำภาคตะวันออกและข้อเสนอแนะมาตรการการใช้ที่ดินในเขตลุ่มน้ำ โดยพบพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2 และชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 3 ในบริเวณพื้นที่ศึกษาระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ในท้องที่ตำบลท่าโสม อำเภอเขาสมิง จังหวัดตราด (ดังรูปที่ 7-5)



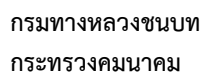
เอกสารประกอบการประชุม

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)

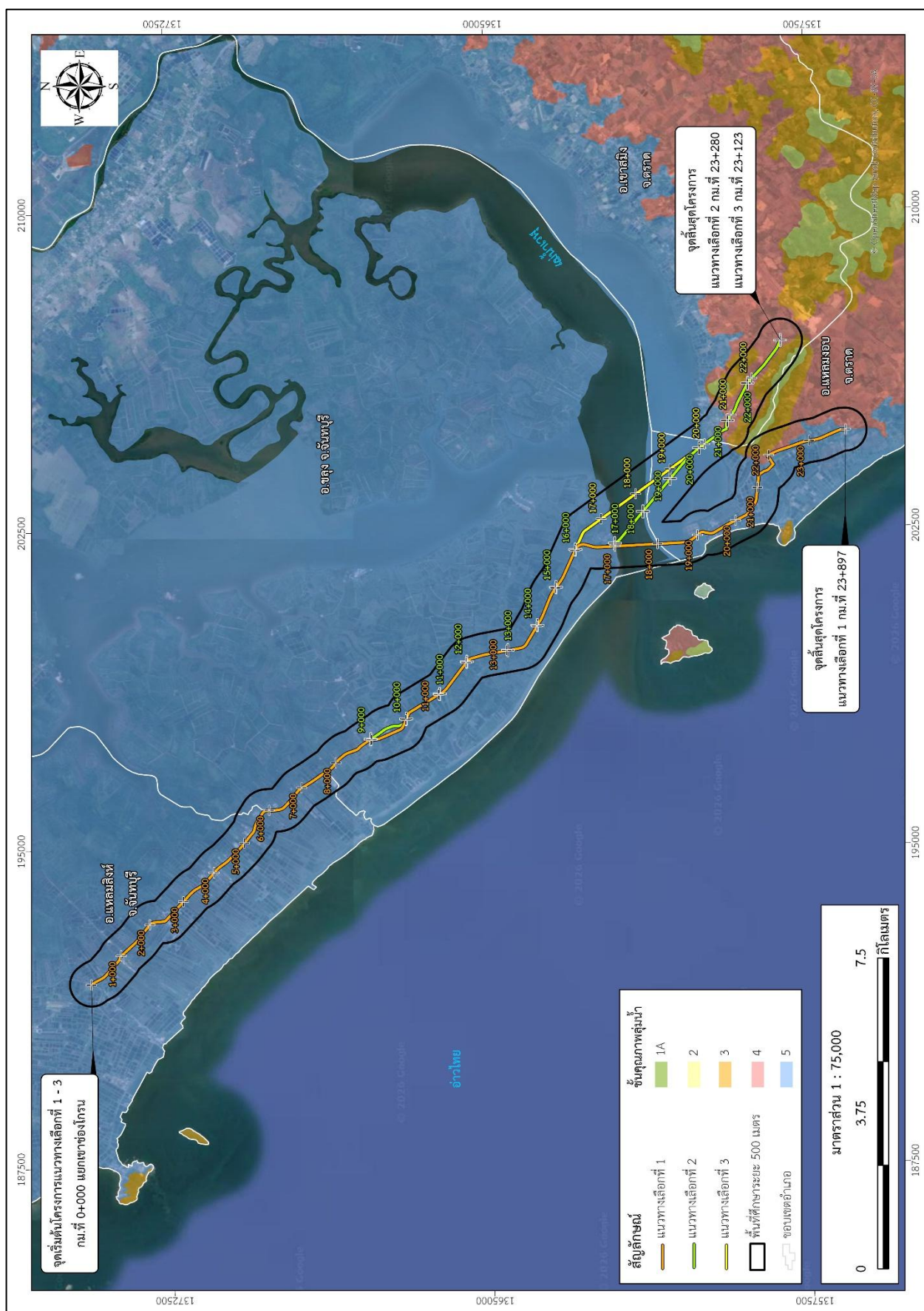




โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ช่วงจันทบุรี - ตราด จ.จันทบุรี, ตราด



เอกสารประกอบการประชุม
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)



รูปที่ 7-5 แผนทแสดงพทช่นคุณภพลุ่มนตมตคณรฐมนตรรปรบรพทศกษคโครงกร



2.3) มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดพื้นที่ชุ่มน้ำ

จากการตรวจสอบพื้นที่ศึกษาจากฐานข้อมูลของกรมทรัพยากรน้ำ พบว่า บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 2 กิโลเมตร ไม่ปรากฏพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Sites) โดยพบพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระดับนานาชาติของประเทศไทย ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2543 และวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 จำนวน 1 แห่ง คือ พื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำเวฬุ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษาภายในระยะ 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ (ดังรูปที่ 7-6) ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปโดยคำนึงถึงการอนุรักษ์ การป้องกัน และการคุ้มครองพื้นที่ชุ่มน้ำ ที่ปรึกษาจะนำมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 และวันที่ 12 พฤษภาคม 2558 มาใช้ประกอบการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมตลอดจนมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมระยะก่อนการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการและบำรุงรักษา โดยให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับการประเมินผลกระทบต่อการสูญเสียหรือเปลี่ยนแปลงหน้าที่ตามธรรมชาติของพื้นที่ชุ่มน้ำเมื่อเปรียบเทียบกับสภาพก่อนมีโครงการ การกีดขวางทางน้ำและการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยา ผลกระทบต่อระบบนิเวศ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ความหลากหลายทางชีวภาพ ตลอดจนวิถีชีวิตและการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรของประชาชนในพื้นที่โดยรอบโครงการ เพื่อให้สามารถกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบได้อย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

3) กฎหมายใช้บังคับผังเมือง

จากการตรวจสอบการใช้ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดจันทบุรี พ.ศ. 2555 และกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดตราด พ.ศ. 2556 ซึ่งกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละบริเวณในแนวเส้นทางโครงการที่พาดผ่าน โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1) กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดจันทบุรี พ.ศ. 2555

จากการตรวจสอบ พบว่า แนวเส้นทางโครงการในช่วงที่ตัดผ่านพื้นที่จังหวัดจันทบุรี ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่กฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดจันทบุรี พ.ศ. 2555 ในที่ดิน 2 ประเภท ได้แก่ ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) และที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ (สีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว) โดยมีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภท ดังต่อไปนี้

ข้อ 9 ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมหรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม การอยู่อาศัย สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณสุขปศุสัตว์และสาธารณสุข

สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่นให้เป็นไปตามที่กำหนดดังต่อไปนี้

- (1) ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่ไม่ใช่อาคารขนาดใหญ่หรืออาคารสูง
- (2) ให้มีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

ที่ดินประเภทนี้ ห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการตามที่กำหนด ดังต่อไปนี้

- (1) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประเภท ชนิด และจำพวกที่กำหนดให้ดำเนินการได้ตามบัญชีท้ายกฎกระทรวงนี้ และโรงงานบำบัดน้ำเสียรวมของชุมชน



(2) คลังน้ำมันเชื้อเพลิงและสถานที่ที่ใช้ในการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ไม่ใช่ก๊าซปิโตรเลียมเหลวและก๊าซธรรมชาติ เพื่อจำหน่ายที่ต้องขออนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่เป็นสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

(3) สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และห้องบรรจุก๊าซ สำหรับก๊าซปิโตรเลียมเหลว ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง แต่ไม่หมายความรวมถึงสถานีบริการ ร้านจำหน่ายก๊าซ สถานที่ใช้ก๊าซ และสถานที่จำหน่ายอาหารที่ใช้ก๊าซ

(4) โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม

(5) จัดสรรที่ดินทุกประเภท เว้นแต่เป็นการจัดสรรที่ดินเพื่อเกษตรกรรมที่มีพื้นที่แปลงย่อยไม่น้อยกว่าแปลงละ 2 ไร่ และมีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบของที่ดินแปลงย่อยแต่ละแปลง

(6) การอยู่อาศัยหรือประกอบพาณิชยกรรมประเภทอาคารขนาดใหญ่

(7) การอยู่อาศัยประเภทห้องชุด อาคารชุด หรือหอพัก

(8) กำจัดวัตถุอันตรายตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย เว้นแต่เป็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการเกษตรกรรม

ข้อห้ามการใช้ประโยชน์ที่ดินตาม (6) และ (7) มิให้ใช้บังคับในกรณีการดำเนินการของการเคหะแห่งชาติที่ได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐ เพื่อรองรับโครงการโยกย้ายชุมชนแออัด

ที่ดินประเภทนี้ในเขตปฏิรูปที่ดิน ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

ที่ดินประเภทนี้ในเขตนิคมสหกรณ์ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายว่าด้วยการจัดที่ดินเพื่อการครองชีพ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

ที่ดินประเภทนี้ในเขตตำบลปะตง ตำบลทรายขาว อำเภอสอยดาว ตำบลเขวงกต อำเภอแก่งหางแมว ตำบลพลวง อำเภอเขาคิชฌกูฏ ตำบลทับไทร ตำบลโป่งน้ำร้อน อำเภอโป่งน้ำร้อน ตำบลเขาแก้ว ตำบลคลองขุด ตำบลตะกาดเจ้า อำเภอท่าใหม่ ตำบลวังใหม่ ตำบลสนามไชย ตำบลกระเจาะ อำเภอนายายอาม ตำบลปัลลิว อำเภอมะขาม ตำบลตรอกนอง ตำบลบ่อเวฬุ ตำบลตกรพรม อำเภอขลุง ตำบลบางกะไชย อำเภอแหลมสิงห์ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการท่องเที่ยวด้วย

ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำจันทบุรี คลองโป่งน้ำร้อน และคลองเวฬุ ตามแนวนานริมฝั่งตามสภาพธรรมชาติของแม่น้ำจันทบุรี คลองโป่งน้ำร้อน และคลองเวฬุ ในระยะ 200 เมตร ห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างอาคารที่เป็นการกีดขวางทางน้ำ

ข้อ 12 ที่ดินประเภทอนุรักษ์ป่าไม้ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสงวนและคุ้มครองดูแลรักษาหรือบำรุงป่าไม้ สัตว์ป่า ต้นน้ำ ลำธาร และทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ ไว้เพื่อความสมดุลของระบบนิเวศน์และสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติตามมติคณะรัฐมนตรีและกฎหมายที่เกี่ยวกับการป่าไม้การสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเท่านั้น



ที่ดินประเภทนี้ซึ่งเอกชนเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม หรือการอยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยวที่มีการจัดสรรที่ดินที่มีความสูงของอาคารไม่เกิน 6 เมตร และมีขนาดพื้นที่อาคารไม่เกิน 200 ตารางเมตร การวัดความสูงของอาคารให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงพื้นดาดฟ้า สำหรับอาคารทรงจั่วหรือปั้นหยาให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงยอดผนังชั้นสูงสุด

การใช้ประโยชน์ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำเวฬุ ให้มีที่ว่างตามแนวนานริมฝั่งตามสภาพธรรมชาติของแม่น้ำเวฬุ ไม่น้อยกว่า 15 เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมทางน้ำ หรือการสาธารณสุข

3.2) กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดตราด พ.ศ. 2556

จากการตรวจสอบ พบว่า แนวเส้นทางโครงการในช่วงที่ตัดผ่านพื้นที่จังหวัดตราด ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดตราด พ.ศ. 2556 ในที่ดิน 3 ประเภท ได้แก่ ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีเขียวอ่อน) และที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีฟ้า) โดยมีข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทดังต่อไปนี้

ข้อ 9 ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม หรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม การอยู่อาศัย พาณิชยกรรม สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันราชการ การสาธารณสุขและสาธารณูปการ สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้เป็นไปตามที่กำหนดดังต่อไปนี้

(1) ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 12 เมตร การวัดความสูงของอาคารให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงดาดฟ้า สำหรับอาคารทรงจั่วหรือทรงปั้นหยาให้วัดจากระดับพื้นดินที่ก่อสร้างถึงยอดผนังของชั้นสูงสุด

(2) ให้มีที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละเจ็ดสิบของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

ที่ดินประเภทนี้ ห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการตามที่กำหนด ดังต่อไปนี้

(1) โรงงานทุกจำพวกตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน เว้นแต่โรงงานตามประเภท ชนิด และจำพวกที่กำหนดให้ดำเนินการได้ตามบัญชีท้ายกฎกระทรวงนี้ และโรงงานบำบัดน้ำเสียรวมของชุมชน

(2) คลังน้ำมันเชื้อเพลิงและสถานที่ที่ใช้ในการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ไม่ใช่ก๊าซปิโตรเลียมเหลวและก๊าซธรรมชาติ เพื่อจำหน่ายที่ต้องขออนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง เว้นแต่เป็นสถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

(3) สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และห้องบรรจุก๊าซ สำหรับก๊าซปิโตรเลียมเหลวตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง แต่ไม่หมายความรวมถึงสถานบริการ ร้านจำหน่ายก๊าซ สถานที่ใช้ก๊าซ และสถานที่จำหน่ายอาหารที่ใช้ก๊าซ

(4) จัดสรรที่ดินเพื่อประกอบอุตสาหกรรม

(5) จัดสรรที่ดินเพื่อประกอบพาณิชยกรรม

(6) จัดสรรที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย

(7) การอยู่อาศัยหรือประกอบพาณิชยกรรมประเภทอาคารขนาดใหญ่

ที่ดินประเภทนี้ในเขตปฏิรูปที่ดิน ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม



การใช้ประโยชน์ที่ดินริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 318 สายตราด - หาดเล็ก ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3248 สายต่อเขตเทศบาลเมืองตราดควบคุม - แหลมงอบ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3155 สายแยกทางหลวงหมายเลข 3148 (ตราด) - แหลมศอก ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3156 สายแยกทางหลวงหมายเลข 3148 (แหลมงอบ) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3 (ท่าจอด) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3157 สายแยกทางหลวงหมายเลข 3158 (ท่าจอด) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 318 (แหลมค้อ) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3158 สายแยกทางหลวงหมายเลข 3 (ท่าจอด) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3157 (หนองบัว) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3159 สายแยกทางหลวงหมายเลข 3 (เขาสมิง) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3157 (นันทรี) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3271 สายแยกทางหลวงหมายเลข 318 (เนินสูง) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3157 (ด่านชุมพล) ให้มีที่ว่างตามแนวนานริมเขตทางไม่น้อยกว่า 6 เมตร

การใช้ประโยชน์ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะ ให้มีที่ว่างตามแนวนานริมฝั่งตามสภาพธรรมชาติของแม่น้ำ ลำคลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะไม่น้อยกว่า 6 เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมและขนส่งทางน้ำหรือการสาธารณสุข

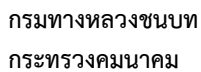
ข้อ 11 ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีเขียวอ่อน)
เฉพาะที่เป็นของรัฐให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

ที่ดินประเภทนี้ซึ่งเอกชนเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เกษตรกรรมหรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม การอยู่อาศัยซึ่งมิใช่การจัดสรรที่ดิน และมีความสูงของอาคารไม่เกิน 6 เมตร การสาธารณสุขและสาธารณูปการเท่านั้น

การใช้ประโยชน์ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะ ให้มีที่ว่างตามแนวนานริมฝั่งตามสภาพธรรมชาติของแม่น้ำ ลำคลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะไม่น้อยกว่า 6 เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมและขนส่งทางน้ำหรือการสาธารณสุข

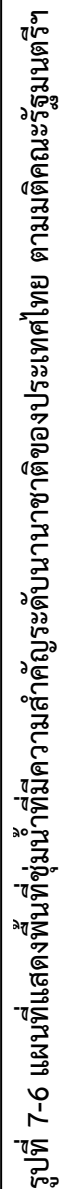
ข้อ 13 ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีฟ้า) ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือเกี่ยวข้องกับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การประมง การท่องเที่ยวหรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

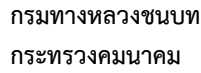
ดังนั้น การพัฒนาโครงการถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ช่วงจันทบุรี - ตราด ซึ่งเป็นการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก เชื่อมโยงจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราด มีจุดประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง พัฒนาและต่อเติมโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สมบูรณ์ด้วยการเป็นทางลัด (By Pass) ทางเลี้ยว (Shortcut) ทางเชื่อม (Missing Link) ระหว่างอำเภอและจังหวัด บรรเทาและลดปริมาณรถในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ช่วยให้การเดินทางของประชาชน นักท่องเที่ยว และผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจร ลดระยะเวลาและระยะทางในการเดินทาง ซึ่งสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวด้านการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุนในพื้นที่อันจะนำไปสู่การสร้างงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนอย่างยั่งยืน อีกทั้งยกระดับเป็นเส้นทางท่องเที่ยวระดับสากลที่สวยงาม ปลอดภัย และเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวชุมชน นอกจากนี้ ยังเป็นเส้นทางที่ใช้ในการอพยพ เคลื่อนย้าย หรือเข้าให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น จากจุดประสงค์โครงการดังกล่าว จึงถือเป็นกิจการที่สามารถดำเนินการในพื้นที่ได้ โดยไม่เข้าข่ายกิจการซึ่งห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่กำหนดในกฎกระทรวงทั้ง 2 ฉบับ ดังกล่าวข้างต้น (ดังรูปที่ 7-7)



เอกสารประกอบการประชุม

การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)





เอกสารประกอบการประชุม
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)



รูปที่ 7-7 แผนที่แสดงลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการตามกฎกระทรวงใช้บังคับผังเมืองรวม



7.1.2 พื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

พื้นที่ศึกษาโครงการระยะ 500 จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จากการตรวจสอบข้อมูลสภาพภูมิประเทศ พบพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมในแนวทางเลือกที่ 1 จำนวน 19 แห่ง ประกอบด้วย ชุมชน จำนวน 10 แห่ง สถานศึกษา จำนวน 3 แห่ง ศาสนสถาน จำนวน 3 แห่ง สถานที่ศักดิ์สิทธิ์ในชุมชน จำนวน 1 แห่ง และสถานพยาบาล จำนวน 2 แห่ง ส่วนแนวทางเลือกที่ 2 และแนวทางเลือกที่ 3 มีจำนวนพื้นที่อ่อนไหว 17 แห่ง ประกอบด้วย ชุมชน จำนวน 9 แห่ง สถานศึกษา จำนวน 3 แห่ง ศาสนสถาน จำนวน 3 แห่ง สถานที่ศักดิ์สิทธิ์ในชุมชน จำนวน 1 แห่ง และสถานพยาบาล จำนวน 1 แห่ง รายละเอียดดังตารางที่ 7-2 และรูปที่ 7-8 ถึงรูปที่ 7-9

ตารางที่ 7-2 พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่โครงการ

ประเภทและที่ตั้งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม			ระยะห่างจากเขตทาง ของแนวทางเลือกโครงการ (เมตร)		
ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	1	2	3
ประเภทชุมชน					
1. หนองขี้ม	แหลมสิงห์	จันทบุรี			
1) หมู่ที่ 8 บ้านอัมม			1	1	1
2) หมู่ที่ 9 บ้านเขาช่องโกรน			1	1	1
3) หมู่ที่ 10 บ้านใหม่พัฒนา			1	1	1
2. เกาะเบริด	แหลมสิงห์	จันทบุรี			
1) หมู่ที่ 7 บ้านคลองหก			1	1	1
3. บางชัน	ขลุง	จันทบุรี			
1) หมู่ที่ 2 บ้านบางชัน (โรงไม้)			21	108	108
2) หมู่ที่ 5 บ้านนาทุ้ง			2	2	2
3) หมู่ที่ 6 บ้านสีลำเทียน			17	1	1
4. บางปัด	แหลมงอบ	ตราด			
1) หมู่ที่ 4 บ้านบางกระดาน			1	1,429	1,429
2) หมู่ที่ 5 บ้านปากคลอง			3	1,940	1,940
3) หมู่ที่ 6 บ้านหินดาด			1	1,357	1,357
5. ท่าโสม	เขาสมิง	ตราด			
1) หมู่ที่ 3 บ้านสลัก			2,522	79	79
2) หมู่ที่ 4 อ่างกระป๋อง			1,036	1	1
ประเภทสถานศึกษา					
1. หนองขี้ม	แหลมสิงห์	จันทบุรี			
1) โรงเรียนบ้านอัมม			114	114	114
2. บางชัน	ขลุง	จันทบุรี			
1) โรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนบ้านน้ำแดง			276	127	127
3. บางปัด	แหลมงอบ	ตราด			
1) โรงเรียนชุมชนวัดบางกระดาน (ส่วนราษฎร์บำรุง)			89	2,476	2,476
4. ท่าโสม	เขาสมิง	ตราด			
1) โรงเรียนบ้านอ่างกระป๋อง			1,374	81	81

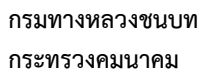


ตารางที่ 7-2 (ต่อ) พื้นที่อ่อนไหวทางด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่โครงการ

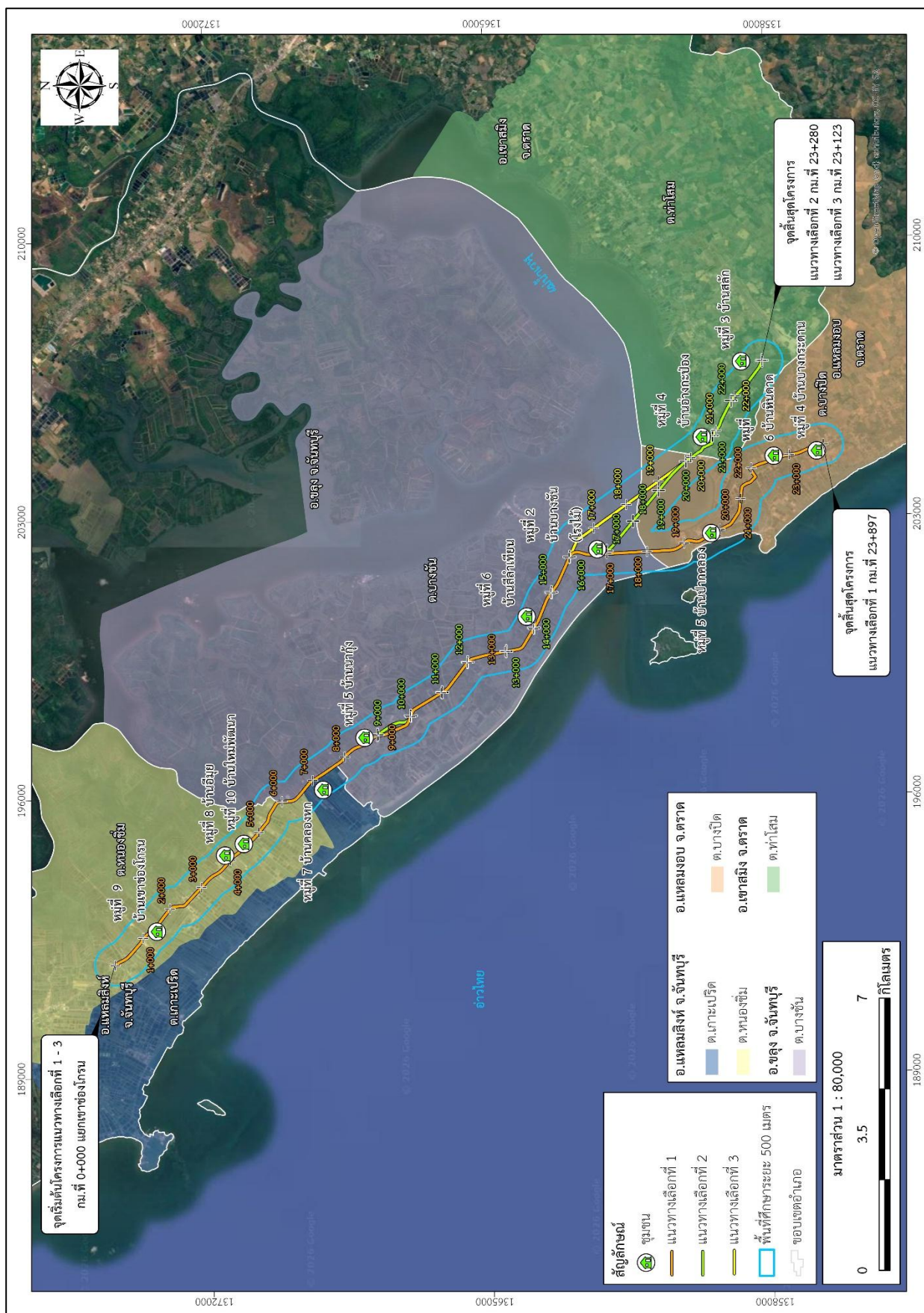
ประเภทและที่ตั้งพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม			ระยะห่างจากเขตทาง ของแนวทางเลือกโครงการ (เมตร)		
ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	1	2	3
ประเภทศาสนสถาน					
1. หนองขี้ม 1) วัดเขาช่องโกรน 2) วัดสามัคคีธรรม (แหลมฝาด)	แหลมสิงห์	จันทบุรี	85 38	85 38	85 38
2. บางชัน 1) ศาลเจ้าแหลมหญ้า	ขลุง	จันทบุรี	258	227	382
3. บางปิด 1) วัดบางกระดาน	แหลมงอบ	ตราด	45	2,466	2,466
4. ท่าโสม 1) วัดอ่างกระป่อง	เขาสมิง	ตราด	1,280	8	8
ประเภทสถานพยาบาล					
1. หนองขี้ม 1) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านอึมย	แหลมสิงห์	จันทบุรี	304	304	304
2. บางปิด 1) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล บ้านบางกระดาน	แหลมงอบ	ตราด	313	2,594	2,594

หมายเหตุ : การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา 500 เมตรจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ตามแนวทาง
การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ ฉบับเดือนสิงหาคม พ.ศ.
2567 ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

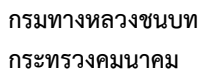
ที่มา : บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด, พ.ศ.2569



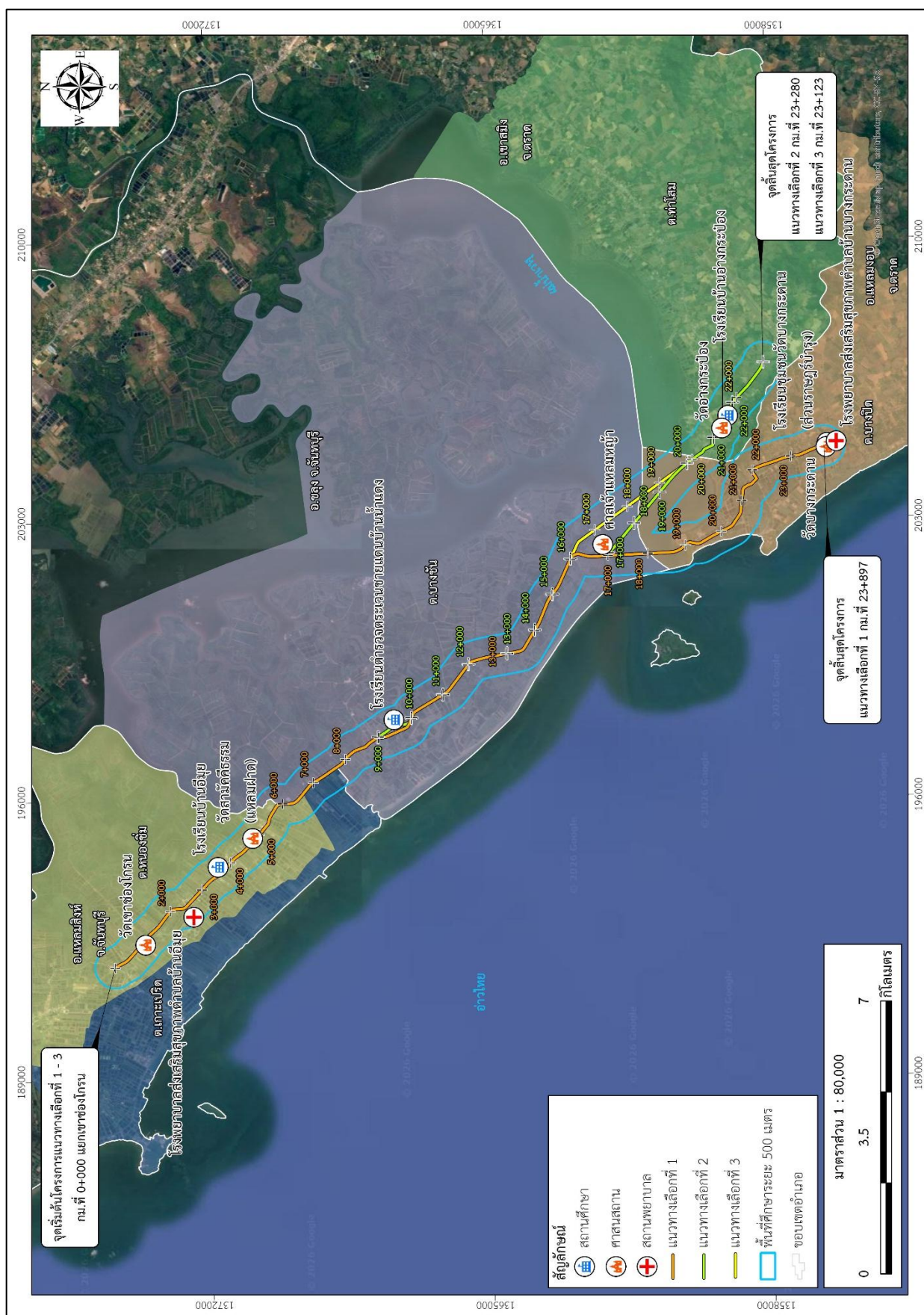
เอกสารประกอบการประชุม
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)



รูปที่ 7-8 แผนที่แสดงตำแหน่งชุมชนในพื้นที่ศึกษาโครงการ



เอกสารประกอบการประชุม
การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)



รูปที่ 7-9 แผนแสดงตำแหน่งพื้นที่อนุรักษ์ในพจนานุกรม



7.2 การสำรวจข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบัน

การศึกษาสภาพสิ่งแวดล้อมปัจจุบันจะดำเนินการศึกษาข้อมูลสภาพสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ศึกษาของโครงการ ซึ่งถือเป็นข้อมูลพื้นฐานที่มีความสำคัญในการพิจารณาความเหมาะสมของพื้นที่และความสามารถในการรองรับการดำเนินโครงการ ทั้งนี้ การศึกษาข้อมูลจะดำเนินการโดยการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสาร รายงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควบคู่กับการสำรวจและเก็บข้อมูลภาคสนาม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน ถูกต้อง และสอดคล้องกับสภาพพื้นที่จริง ครอบคลุมองค์ประกอบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม จำนวน 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งประกอบด้วยขั้นตอนการศึกษาดังนี้

1) การรวบรวมและทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ ดำเนินการรวบรวมและศึกษาทบทวนข้อมูลทุติยภูมิ ดังนี้

- รวบรวม ตรวจสอบ ศึกษาทบทวนการศึกษาที่เกี่ยวข้องหรือมีผลกระทบต่อโครงการ ซึ่งประกอบด้วย รายงานหรือเอกสารต่าง ๆ รวมถึงงานวิจัยหลาย ๆ โครงการ ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา
- รวบรวมนโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบ หรือวิธีปฏิบัติ โดยเฉพาะระเบียบกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งว่าด้วยการอนุญาตให้เข้าไปศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการในพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2560 กฎกระทรวงการขออนุญาตและการอนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่า พ.ศ. 2558 ประกาศกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เรื่อง กำหนดสถานที่ยื่นคำขอ กำหนดแบบคำขอ แบบใบอนุญาตและแบบอื่น ๆ ในการขออนุญาต และการอนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่าชายเลนหรือป่าชายเลนอนุรักษ์ ตามกฎกระทรวงการขออนุญาตและการอนุญาตทำประโยชน์ในเขตป่า พ.ศ. 2558 ระเบียบกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งว่าด้วยการปลูกและบำรุงป่าชายเลนทดแทนเพื่อการอนุรักษ์หรือรักษาสภาพแวดล้อมกรณี การดำเนินการโครงการใด ๆ ของหน่วยงานของรัฐที่มีความจำเป็นต้องเข้าใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลน พ.ศ. 2566 รวมถึงระเบียบขั้นตอนการยื่นขออนุญาตใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าชายเลนที่ปรากฏในแนวเขตทางโครงการ

2) การสำรวจภาคสนาม

2.1) การสำรวจเบื้องต้นเพื่อให้ทราบถึงสภาพปัจจุบันของพื้นที่ครอบคลุมพื้นที่สำคัญต่าง ๆ เช่น

- (1) ที่ตั้งชุมชน และลักษณะการตั้งบ้านเรือน
- (2) ที่ตั้งโบราณสถานและสถานที่สำคัญทางศาสนา
- (3) ที่ตั้งแหล่งรับผลกระทบที่อยู่บริเวณแนวเส้นทาง ได้แก่ สถานศึกษา สถานพยาบาล ศาสนสถาน รวมถึงแหล่งสิ่งแวดล้อมศิลปกรรมที่สำคัญ เป็นต้น
- (4) พื้นที่อันควรรักษาและพื้นที่สงวนตามธรรมชาติต่าง ๆ เช่น พื้นที่ป่าชายเลนและทรัพยากรชายฝั่ง พื้นที่ชายฝั่งทะเล และปากแม่น้ำ
- (5) ลักษณะการใช้ที่ดินบริเวณแนวเส้นทาง การใช้ประโยชน์พื้นที่ชายฝั่งและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำตลอดจนกิจกรรมประมงชายฝั่ง
- (6) แหล่งน้ำตามธรรมชาติที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการพัฒนาโครงการ
- (7) แนวเส้นทางคมนาคมและสาธารณูปโภคอื่น ๆ บริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ
- (8) แหล่งท่องเที่ยวและจุดชมทัศนียภาพบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ

2.2) สำรวจและเก็บตัวอย่างทรัพยากรสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา ครอบคลุมประเด็นทรัพยากรที่สำคัญ และคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ เพื่อให้ได้ข้อมูลมาเพียงพอสำหรับการประเมินผลกระทบ ได้แก่



(1) ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือนในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ จำนวน 4 สถานี ดำเนินการจำนวน 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยครั้งที่ 1 ดำเนินการระหว่างวันที่ 6 - 11 สิงหาคม พ.ศ. 2569 ในช่วงฤดูฝน (ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้) และครั้งที่ 2 กำหนดดำเนินการในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570 ในช่วงฤดูแล้ง (ลมตะวันออกเฉียงเหนือ) ทั้งนี้ แต่ละครั้งดำเนินการตรวจวัดต่อเนื่องเป็นระยะเวลา 5 วัน โดยครอบคลุมทั้งวันธรรมดาและวันหยุดราชการ

(2) เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน จำนวน 4 สถานี ดำเนินการจำนวน 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยครั้งที่ 1 ดำเนินการระหว่างวันที่ 10 - 14 สิงหาคม พ.ศ. 2569 ในช่วงฤดูฝน และครั้งที่ 2 กำหนดดำเนินการในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570 ในช่วงฤดูแล้ง

(3) เก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทะเลและนิเวศวิทยาน้ำทะเล (บริเวณปากแม่น้ำเวฬุ) จำนวน 3 สถานี ดำเนินการจำนวน 2 ครั้ง ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง โดยครั้งที่ 1 ดำเนินการระหว่างวันที่ 10 - 14 สิงหาคม พ.ศ. 2569 ในช่วงฤดูฝน และครั้งที่ 2 กำหนดดำเนินการในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570 ในช่วงฤดูแล้ง

(4) อุทกศาสตร์และสมุทรศาสตร์ ครอบคลุมบริเวณปากแม่น้ำเวฬุและพื้นที่ชายฝั่งทะเลที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน โดยข้อมูลด้านสมุทรศาสตร์ที่ดำเนินการสำรวจ เช่น ความลึกของระดับน้ำและกระแสน้ำ จำนวน 1 ครั้ง กำหนดดำเนินการในช่วงเดือนกรกฎาคมถึงเดือนกันยายน พ.ศ. 2569

(5) การสำรวจทรัพยากรป่าไม้และทรัพยากรสัตว์ป่า ในเขตทางก่อสร้างและแปลงตัวอย่างในพื้นที่ป่าชายเลนภายในเขตป่าสงวนแห่งชาติ โดยการสำรวจทรัพยากรป่าไม้ กำหนดดำเนินการจำนวน 1 ครั้ง ในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2569 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2570 ในบริเวณเขตทางก่อสร้างและแปลงตัวอย่างในพื้นที่ป่าชายเลน สำหรับการสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า กำหนดดำเนินการจำนวน 3 ครั้ง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ โดยกำหนดช่วงเวลาการสำรวจให้ครอบคลุมความแตกต่างตามฤดูกาล ได้แก่ ฤดูแล้ง ฤดูนกอพยพ และฤดูฝน เพื่อให้ข้อมูลที่ได้สามารถสะท้อนสถานภาพและการใช้ประโยชน์พื้นที่ของสัตว์ป่าในแต่ละช่วงฤดูกาลได้อย่างเหมาะสม การสำรวจครั้งที่ 1 เป็นการสำรวจในช่วงฤดูแล้ง กำหนดดำเนินการในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2569 การสำรวจครั้งที่ 2 ครอบคลุมช่วงฤดูนกอพยพ กำหนดดำเนินการในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2570 และการสำรวจครั้งที่ 3 เป็นการสำรวจในช่วงฤดูฝน กำหนดดำเนินการในช่วงเดือนมิถุนายนถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2570 ทั้งนี้ การเข้าสำรวจทรัพยากรป่าไม้และทรัพยากรสัตว์ป่าในพื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะดำเนินการภายหลังจากได้รับหนังสืออนุญาตให้เข้าดำเนินการศึกษาหรือวิจัยทางวิชาการจากกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งเรียบร้อยแล้ว โดยการดำเนินงานจะเป็นไปตามเงื่อนไขและข้อกำหนดที่ระบุไว้ในหนังสืออนุญาต ตลอดจนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(6) การสำรวจลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ศึกษา จะดำเนินการสำรวจตลอดแนวเส้นทางโครงการ เพื่อศึกษาสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน รวมทั้งตรวจสอบลักษณะและประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สำคัญ เช่น พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ป่าไม้ แหล่งน้ำ และพื้นที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการเมื่อวันที่ 7-8 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 และวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2569



(7) การสำรวจแหล่งโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ในพื้นที่ศึกษา ดำเนินการสำรวจจำนวน 1 ครั้ง ครอบคลุมตลอดแนวเส้นทางโครงการและพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ เพื่อสำรวจและตรวจสอบแหล่งมรดกทางวัฒนธรรมที่มีความสำคัญหรือมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี รวมถึงพิจารณาความสัมพันธ์ของแหล่งดังกล่าวกับแนวเส้นทางโครงการ สำหรับใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ โดยกำหนดดำเนินการสำรวจระหว่างวันที่ 31 กรกฎาคม - 5 สิงหาคม พ.ศ. 2569

(8) การสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ศึกษา จะดำเนินการโดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง จำนวนไม่น้อยกว่า 300 ตัวอย่าง เพื่อรวบรวมข้อมูลด้านประชากร สภาพเศรษฐกิจและสังคม การประกอบอาชีพ รายได้ การใช้ประโยชน์ทรัพยากร ตลอดจนความคิดเห็นและข้อกังวลที่มีต่อการพัฒนาโครงการ สำหรับใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม และกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสม โดยกำหนดดำเนินการสำรวจในช่วงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2569 ถึงเดือนมกราคม พ.ศ. 2570

สำหรับการสำรวจและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้ดำเนินการไปแล้ว แสดงภาพบรรยากาศการดำเนินการดังรูปที่ 7-10 ถึงรูปที่ 7-13

สำหรับการสำรวจและตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้ดำเนินการแล้ว ประกอบด้วย การสำรวจและเก็บข้อมูลคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำทะเล นิเวศวิทยาน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาน้ำทะเล ในครั้งที่ 1 เพื่อเป็นตัวแทนคุณภาพสิ่งแวดล้อมในช่วงฤดูฝน รวมถึงการสำรวจโบราณสถานและแหล่งโบราณคดี โดยภาพบรรยากาศการดำเนินงานภาคสนาม แสดงดังรูปที่ 7-10 ถึงรูปที่ 7-13 ทั้งนี้ ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เก็บรวบรวมได้อยู่ระหว่างการตรวจวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ โดยที่ปรึกษาจะนำผลการตรวจวิเคราะห์มาใช้ในการประกอบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและจัดทำรายงานในขั้นตอนต่อไป



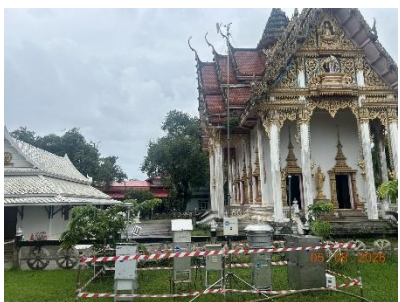
สถานีที่ 1 : ชุมชนหมู่ที่ 9 บ้านเขาช่องโกรน ตำบลหนองขี้ม อำเภอลำลูกขัน จังหวัดจันทบุรี



สถานีที่ 2 : ชุมชนหมู่ที่ 6 บ้านสีลำเทียน ตำบลบางชัน อำเภอลือ จังหวัดจันทบุรี



สถานีที่ 3 : ชุมชนหมู่ที่ 6 บ้านหินดาด ตำบลบางปิด อำเภอลือ จังหวัดตราด



สถานีที่ 4 : วัดบางกระดาน ตำบลบางปิด อำเภอลือ จังหวัดตราด

รูปที่ 7-10 ภาพถ่ายบรรยากาศการเก็บตัวอย่างคุณภาพอากาศ ระดับเสียง และความสั่นสะเทือน
ครั้งที่ 1 ในช่วงฤดูฝน



สถานีที่ 1 : (SW1) คลองอิเทพ ก่อนถึงแนวเส้นทางโครงการ



สถานีที่ 2 : (SW2) คลองอิเทพ หลังผ่านแนวเส้นทางโครงการ



สถานีที่ 3 : (SW3) คลองบางชันใหญ่ ก่อนถึงแนวเส้นทางโครงการ



สถานีที่ 4 : (SW4) คลองบางชันใหญ่ หลังผ่านแนวเส้นทางโครงการ

รูปที่ 7-11 ภาพถ่ายบรรยากาศการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาน้ำผิวดิน
ครั้งที่ 1 ในช่วงฤดูฝน



สถานีที่ 5 : (SW5) ปากแม่น้ำเวฬุ ก่อนถึงแนวเส้นทางโครงการ



สถานีที่ 6 : (SW6) ปากแม่น้ำเวฬุ ในแนวเส้นทางโครงการ



สถานีที่ 7 : (SW7) ปากแม่น้ำเวฬุ หลังผ่านแนวเส้นทางโครงการ

รูปที่ 7-12 ภาพถ่ายบรรยากาศการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทะเลและนิเวศวิทยาน้ำทะเล
ครั้งที่ 1 ในช่วงฤดูฝน



วัดเขาช่องโกรน



วัดสามัคคีธรรม (วัดแหลมฟาด หรือ วัดอิมุย)



วัดบางกระดาน



ศาลเจ้าแม่สร้อยระย้า

รูปที่ 7-13 ภาพถ่ายแหล่งสิ่งแวดล้อมศิลปกรรมในพื้นที่ศึกษาโครงการ

7.3 องค์ประกอบและปัจจัยการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้การพัฒนาโครงการเป็นไปอย่างเหมาะสมและยั่งยืน โดยคำนึงถึงการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในระดับน้อยที่สุด ตลอดจนสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความต้องการของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งเอื้อประโยชน์ต่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และเป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงชนบทจึงให้ความสำคัญกับการศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยดำเนินการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสาร รายงาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควบคู่กับการสำรวจ ตรวจวัด และเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนถูกต้อง และสะท้อนสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษาโครงการตามสภาพความเป็นจริง ครอบคลุมองค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและสังคม จำนวน 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต รวมจำนวน 27 ปัจจัย ตามแนวทางการศึกษาและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยมีขอบเขตพื้นที่ศึกษาครอบคลุมระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 7-3



ตารางที่ 7-3 องค์ประกอบและปัจจัยการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อม

ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางกายภาพ	ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม ทางชีวภาพ	คุณค่าการใช้ประโยชน์ ของมนุษย์	คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต
1) สภาพภูมิประเทศ 2) ทรัพยากรดินและการชะล้าง พังทลายของดิน 3) ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย 4) ภูมิอากาศ และคุณภาพอากาศ 5) เสียง 6) ความสั่นสะเทือน 7) อุทกวิทยาน้ำผิวดินและ คุณภาพน้ำผิวดิน 8) น้ำทะเลและคุณภาพน้ำทะเล 9) อุทกวิทยาน้ำใต้ดินและ คุณภาพน้ำใต้ดิน	1) นิเวศวิทยานบก - ทรัพยากรป่าไม้ - ทรัพยากรสัตว์ป่า 2) นิเวศวิทยาทางน้ำ - แพลงก์ตอนพืช - แพลงก์ตอนสัตว์ - สัตว์หน้าดิน - สัตว์น้ำวัยอ่อน - ปลา - พรรณไม้น้ำ 3) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ 4) พื้นที่ชุ่มน้ำ	1) การระบายน้ำและ การป้องกันน้ำท่วม 2) การใช้ประโยชน์ที่ดิน 3) การเกษตรกรรม 4) การคมนาคมขนส่ง และจราจร 5) การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูล และขยะมูลฝอย 6) สาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ	1) เศรษฐกิจ-สังคม 2) การอุทิศที่ดิน 3) สาธารณสุขและสุขภาพ 4) อาชีวอนามัย 5) อุบัติเหตุและ ความปลอดภัย 6) ผู้ใช้ทาง 7) โบราณสถาน ฯ 8) สุนทรียภาพ ทัศนียภาพ และการท่องเที่ยว
รวม 9 ปัจจัย	รวม 4 ปัจจัย	รวม 6 ปัจจัย	รวม 8 ปัจจัย

ที่มา : แนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบทางพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.), เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2567

7.4 ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม

การศึกษาและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสม และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ช่วงจันทบุรี-ตราด จ.จันทบุรี, ตราด ดำเนินการตามแนวทางการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงหรือถนนและระบบ ทางพิเศษ ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ฉบับเดือนสิงหาคม 2567 โดยนำรายละเอียดโครงการ ลักษณะกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลสภาพแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่ศึกษามาใช้ เป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ การศึกษาครอบคลุมองค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม 4 ด้าน รวมจำนวน 27 ปัจจัย แสดงดังตารางที่ 7-3 ทั้งนี้ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว จะดำเนินการครอบคลุมกิจกรรมของโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ โดยพิจารณาลักษณะและ ระดับของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อองค์ประกอบสิ่งแวดล้อมแต่ละด้าน เพื่อนำผลการประเมินมาใช้ประกอบการ กำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับลักษณะของโครงการและสภาพพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้ สรุปผลการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดังตารางที่ 7-4



ตารางที่ 7-4 สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ		
1) สภาพภูมิประเทศ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - การก่อสร้างแนวสายทางโครงการเป็นการก่อสร้างถนนใหม่ โดยมีกิจกรรมหลักประกอบด้วย งานดินและงานถมคันทางเพื่อปรับระดับพื้นที่และความลาดชันให้เหมาะสมตามรูปแบบที่ออกแบบไว้ รวมทั้งงานชั้นทางและงานผิวทาง ซึ่งดำเนินการตามมาตรฐานงานทางของกรมทางหลวงชนบท เพื่อให้โครงสร้างทางมีความมั่นคงและปลอดภัยต่อการใช้งาน ทั้งนี้ กิจกรรมการขุดเปิดหน้าดิน การปรับระดับพื้นที่ และการถมคันทางจะดำเนินการเฉพาะภายในเขตทางก่อสร้าง โดยการออกแบบแนวสายทางได้คำนึงถึงความสอดคล้องกับลักษณะภูมิประเทศและสภาพแวดล้อมโดยรอบ จึงคาดว่า การก่อสร้างจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศเฉพาะบริเวณแนวสายทางในระดับจำกัด โดยไม่ส่งผลให้ลักษณะภูมิประเทศโดยรวมของพื้นที่โครงการและบริเวณข้างเคียงเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ ระยะดำเนินการ - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการและบำรุงรักษา ประกอบด้วย การคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทางตามปกติ รวมถึงงานบำรุงรักษาปกติ งานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลา งานบำรุงรักษาพิเศษ งานบูรณะ และงานซ่อมฉุกเฉิน โดยกิจกรรมทั้งหมดดำเนินการอยู่บนผิวการจราจรและในเขตทาง และไม่มีกิจกรรมใดที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศหรือโครงสร้างเชิงพื้นที่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการแต่อย่างใด	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ไม่มีผลกระทบ จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ ระยะดำเนินการ - ไม่มีผลกระทบ จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
2) ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้าง ได้แก่ งานดิน การปรับพื้นที่ งานชั้นทางและผิวทาง และงานระบายน้ำ จะก่อให้เกิดการขุดเปิดหน้าดิน การถล่มคันทาง และการขนย้ายดิน ส่งผลให้สภาพและโครงสร้างดินเดิมเปลี่ยนแปลงไป โดยพื้นที่โครงการเป็นที่ราบลุ่มป่าชายเลนและพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำเวฬุ มีชุดดินท่าจีน (Tc) และชุดดินตะกั่วทุ่ง (Tkt) เป็นหลัก ซึ่งมีลักษณะเป็นดินเหนียวและดินเลน โดยบางบริเวณมีชั้นดินกรดกำมะถัน การขุดเปิดชั้นดินดังกล่าวอาจทำให้ดินเกิดสภาพเป็นกรดเมื่อสัมผัสอากาศ รวมทั้งอาจเกิดการชะล้างและพัดพาตะกอนจากพื้นที่ขุดเปิดและกองดินลงสู่แหล่งน้ำข้างเคียง อย่างไรก็ตาม พื้นที่ที่มีความลาดชันต่ำและการรบกวนดินโดยตรงจำกัดอยู่บริเวณก่อสร้างเป็นหลัก จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจนและเปิดแนวพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น เพื่อรบกวนหน้าดินน้อยที่สุด (2) กิจกรรมประเภทเปิดหน้าดิน ขุดดิน และถมดินหลีกเลี่ยงกิจกรรมดังกล่าวในช่วงที่มีฝนตกหนักและรีบอัดหน้าดินทันที (3) หลีกเลี่ยงการขุดดินพร้อมกันทั้งหมดโดยให้ทยอยเปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ ตามความจำเป็นเฉพาะบริเวณที่เริ่มทำงานจริงเท่านั้น (4) ต้องจัดให้มีพื้นที่รองรับการเก็บกักน้ำมันและสารเคมี และอุปกรณ์ป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันและสารเคมีต่างๆ เช่น ภาชนะรองรับน้ำมันในขณะเติมน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง หรือเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง เป็นต้น (5) จัดพื้นที่กองดินให้ห่างจากบริเวณทางน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร พร้อมทั้งจัดหาวัสดุคลุมหน้าดินให้มิดชิด เพื่อป้องกันการชะล้างของดินลงสู่แหล่งน้ำที่แนวเส้นทางโครงการตัดผ่าน รวมถึงแหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางโครงการ (6) ดำเนินการก่อสร้างฐานรากและเสาเข็มของโครงสร้างสะพานให้เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่ออกแบบไว้ เพื่อเสริมเสถียรภาพของดินและป้องกันการทรุดตัวของดิน
	ระยะดำเนินการ - ในระยะดำเนินการ การคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทางตามปกติเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนผิวทางที่ก่อสร้างแล้ว จึงไม่ก่อให้เกิดการขุดเปิดหรือรบกวนชั้นดินโดยตรง ส่วนงานบำรุงรักษาปกติและงานบำรุงรักษาตามกำหนดเวลาส่วนใหญ่	ระยะดำเนินการ - ไม่มีผลกระทบ จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	ดำเนินการภายในเขตทาง อย่างไรก็ตาม งานบำรุงรักษาพิเศษ งานบูรณะ และงานซ่อมฉุกเฉินบางกรณีอาจมีการขุดเปิดดินหรือปรับแต่งลาดคันทาง ส่งผลให้เกิดการรบกวนดินและการชะล้างพังทลายเฉพาะจุด โดยเฉพาะบริเวณที่อยู่ติดกับพื้นที่ป่าชายเลนและพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำเวฬุ ซึ่งอาจได้รับตะกอนจากการชะล้างในช่วงฝนตก ทั้งนี้ เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวเกิดขึ้นเป็นครั้งคราวและมีขอบเขตจำกัด จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	
3) ธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัย	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - จากการศึกษาสภาพธรณีวิทยาบริเวณพื้นที่โครงการ พบว่า ตะกอนป่าชายเลน (Qmg) ซึ่งประกอบด้วยชั้นพีตและดินเหนียวอ่อน มีแนวโน้มรับน้ำหนักได้ต่ำและเกิดการทรุดตัวสูง ขณะที่ตะกอนตะกักและตะกอนเชิงเขา (Qt) มีความแน่นและกำลังรับน้ำหนักแตกต่างกัน ส่วนหน่วยหินเชิร์ต (Rnp) อาจมีข้อจำกัดจากรอยแตกและการวางตัวของชั้นหิน นอกจากนี้ บริเวณปากแม่น้ำเวฬุ ยังอาจเกิดการกัดเซาะตะกอนรอบฐานรากสะพานจากกระแสน้ำ สำหรับธรณีพิบัติภัย พื้นที่จังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราดมีระดับความรุนแรงของแผ่นดินไหว I-III เมอร์คัลลี ซึ่งเป็นระดับเบามาก และจากข้อมูลสถิติที่ตรวจสอบไม่พบจุดศูนย์กลางแผ่นดินไหวในพื้นที่ทั้งสองจังหวัด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสภาพชั้นดินอ่อนและความแตกต่างของคุณสมบัติชั้นดินและชั้นหินอาจส่งผลต่อการทรุดตัวและความมั่นคงของฐานรากสะพาน ประกอบกับชั้นดินอ่อนอาจส่งผลต่อการตอบสนองต่อแรงสั่นสะเทือน จึงจำเป็นต้องพิจารณาผลการสำรวจธรณีเทคนิคและมาตรฐานการออกแบบสะพานประกอบ ดังนั้น จึงกำหนดระดับผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) ออกแบบโครงสร้างชั้นทางและสะพานของโครงการให้มีค่าความปลอดภัย (Safety Factor) ให้เป็นไปตามมาตรฐานการก่อสร้างเพื่อต้านทานแรงสั่นสะเทือนจากแผ่นดินไหว (2) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องก่อสร้างโครงสร้างสะพานให้เป็นไปตามที่ออกแบบไว้อย่างเคร่งครัด (3) หากเกิดแผ่นดินไหว ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องหยุดกิจกรรมการก่อสร้างจนกว่าเหตุการณ์จะกลับเข้าสู่สภาวะปกติ จากนั้นตรวจสอบความเสียหายของโครงการ และหากพบว่าการชำรุดเสียหายให้ซ่อมแซมโครงสร้างตามแบบก่อสร้าง



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	ระยะดำเนินการ - ในระยะดำเนินการ การคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทางตามปกติจะทำให้โครงสร้างสะพานได้รับน้ำหนักบรรทุกและแรงสั่นสะเทือนจากการจราจรอย่างต่อเนื่อง โดยสภาพธรณีวิทยาบริเวณโครงการ โดยเฉพาะตะกอนป่าชายเลน (Qmg) ที่มีชั้นพีตและดินเหนียวอ่อน อาจส่งผลให้เกิดการทรุดตัวสะสมหรือการทรุดตัวต่างระดับบริเวณฐานรากและทางเชื่อมต่อสะพาน ขณะที่กระแสน้ำบริเวณปากแม่น้ำเวฬุอาจก่อให้เกิดการกัดเซาะรอบฐานรากและตอม่อสะพานสำหรับความเสี่ยงจากแผ่นดินไหว พื้นที่โครงการมีระดับความรุนแรง I-III ตามมาตราเมอร์คัลลี ซึ่งอยู่ในระดับเบามาก จึงคาดว่าสภาพธรณีวิทยาและธรณีพิบัติภัยอาจส่งผลกระทบทางลบต่อโครงสร้างสะพานในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - หากเกิดเหตุแผ่นดินไหวที่มีผลกระทบถึงพื้นที่ที่โครงการต้องจัดเจ้าหน้าที่และผู้เชี่ยวชาญเข้าตรวจสอบความเสียหาย หากพบการชำรุดเสียหายให้ดำเนินการซ่อมแซมให้ใช้งานได้ตามปกติโดยเร็ว
4) ภูมิอากาศและคุณภาพอากาศ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - การใช้เครื่องจักรกลหนักในระยะก่อสร้าง เช่น เครื่องเจาะหรือตอกเสาเข็ม รถบดอัด รถขุด และรถบรรทุก อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง (TSP, PM₁₀) จากการขุดดิน การบดอัด และการขนส่งวัสดุ รวมทั้งการปล่อยมลสารจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเครื่องจักร ได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และออกไซด์ของไนโตรเจน (NOx) ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ชุมชน และพื้นที่อ่อนไหวใกล้เคียง โดยเฉพาะบริเวณที่มีกิจกรรมก่อสร้างต่อเนื่องและมีการขนส่งวัสดุเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ผลกระทบส่วนใหญ่เกิดขึ้นเฉพาะช่วงเวลาที่ยานกิจกรรมและมีแนวโน้มลดลงเมื่อสิ้นสุดการก่อสร้าง จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) การขุดเปิดหน้าดิน รวมถึงการถม/บดอัด/ปรับระดับหน้าดิน ต้องจำกัดพื้นที่เปิดหน้าดินเป็นช่วงๆ เท่าที่จำเป็น เพื่อลดโอกาสการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง (2) ในช่วงที่มีงานก่อสร้างเปิดหน้าดิน ต้องดำเนินการฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง ในช่วงเช้าและช่วงบ่าย เพื่อให้ผิวทางมีความชื้นตลอดทั้งวัน และป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ทั้งนี้ ให้พิจารณาเพิ่มความถี่ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดู (3) รถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุ ต้องมีผ้าใบคลุมส่วนกระบะบรรทุกวัสดุอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และเศษวัสดุร่วงหล่นลงบนพื้นผิวจราจร



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
		(4) ตรวจสอบ/ซ่อมบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์และเครื่องยนต์ของรถบรรทุกขนส่ง (Truck) ให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ หากพบสิ่งผิดปกติหรือมีควันดำ ต้องดำเนินการตรวจสอบและซ่อมแซมทันที และให้ดับเครื่องเมื่อไม่ใช้งาน (5) ควบคุมและจำกัดความเร็วของรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้มีความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง (6) ทำความสะอาดแบบเปียกเพื่อกำจัดเศษดิน โคลน ทราฟฟี่ที่ตกลงอยู่บนผิวทางบริเวณรอบนอกพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำทุกวัน โดยไม่ให้มีเศษวัสดุเหลืออยู่บนผิวการจราจร เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง (7) กรณีที่ได้รับการร้องเรียนเรื่องผลกระทบด้านคุณภาพอากาศจากกิจกรรมการก่อสร้าง ให้ดำเนินการแก้ไขตามแผนการประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียนอย่างเคร่งครัด
	ระยะดำเนินการ - ในระยะดำเนินการ การคมนาคมขนส่งของผู้ใช้เส้นทางตามปกติจะเป็นแหล่งกำเนิดมลสารจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของยานพาหนะ ได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ออกไซด์ของไนโตรเจน (NOx) และฝุ่นละออง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพอากาศบริเวณแนวเส้นทางโครงการและชุมชนใกล้เคียง โดยระดับผลกระทบขึ้นอยู่กับปริมาณจราจร ประเภทยานพาหนะ และสภาพการระบายอากาศ ส่วนกิจกรรมบำรุงรักษาปกติ บำรุงรักษาตามกำหนดเวลา บำรุงรักษาพิเศษ งานบูรณะ และงานซ่อมฉุกเฉิน อาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองและมลสารจากเครื่องจักรและการขนส่งวัสดุเป็นครั้งคราว โดยมีขอบเขตและระยะเวลาจำกัด จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงชนบทต้องดำเนินการตรวจสอบสภาพผิวจราจรอย่างสม่ำเสมอ หากพบการชำรุดเสียหาย ให้เร่งดำเนินการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ เพื่อป้องกันและลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากผิวจราจรที่ชำรุด



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
5) เสียง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างโครงการ ได้แก่ งานดิน งานถมคันทาง งานก่อสร้างสะพาน งานชั้นทางและผิวทาง รวมถึงการขนส่งวัสดุ มีการใช้เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ก่อสร้าง เช่น เครื่องเจาะเสาเข็ม รถขุด รถบดอัด และรถบรรทุก ซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดเสียงที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพและก่อให้เกิดความรำคาญแก่ประชาชนและพื้นที่อ่อนไหวใกล้แนวเส้นทางโครงการ โดยเฉพาะบริเวณที่มีการใช้เครื่องจักรหลายประเภทพร้อมกันหรือดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณและช่วงเวลาที่มีการก่อสร้างเป็นหลัก และระดับเสียงจะลดลงเมื่อหยุดหรือสิ้นสุดกิจกรรม ดังนั้น จึงกำหนดระดับผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) จำกัดเวลาการก่อสร้างบริเวณชุมชนให้อยู่ในช่วง 08.00–17.00 น. หากจำเป็นต้องดำเนินงานนอกเวลาดังกล่าว ให้ประสานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและแจ้งวัน เวลา และลักษณะงานให้ประชาชนทราบล่วงหน้า (2) ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ลดเสียงหรือเลือกใช้เครื่องจักรที่มีระดับเสียงต่ำ เพื่อลดผลกระทบต่อชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว (3) จำกัดความเร็วรถขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อผ่านชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว (4) กรณีมีข้อร้องเรียนเรื่องเสียงดัง ให้กรมทางหลวงชนบท กำกับผู้รับจ้างตรวจสอบและแก้ไขโดยทันที พร้อมดำเนินการตามแผนรับเรื่องร้องเรียนและติดตามผลจนกว่าปัญหาจะได้รับการแก้ไขอย่างเหมาะสม
	ระยะดำเนินการ - ในระยะดำเนินการ เสียงจากเครื่องยนต์ การสัมผัสระหว่างยางรถยนต์กับผิวทาง และการใช้แตร อาจทำให้ระดับเสียงบริเวณแนวเส้นทางเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ใกล้ชุมชนและพื้นที่อ่อนไหว ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับปริมาณจราจร ประเภทยานพาหนะ และความเร็ว ส่วนกิจกรรมบำรุงรักษาและซ่อมแซมอาจก่อให้เกิดเสียงรบกวนเป็นครั้งคราวในพื้นที่และช่วงเวลาจำกัด อย่างไรก็ตาม เบื้องต้นคาดว่าจะระดับเสียงจะไม่แตกต่างจากสภาพเดิมมากนัก จึงประเมินผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงต้องตรวจสอบสภาพพื้นผิวจราจร เช่น ความขรุขระรอยต่อบนผิวถนน ความไม่สม่ำเสมอของผิวจราจร หากพบว่าการชำรุดเสียหายให้ดำเนินการซ่อมแซม เพื่อลดแรงกระแทกระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวถนน ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดเสียงรบกวน



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
6) ความสั่นสะเทือน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างโครงการอาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนจากการทำงานของเครื่องจักรกลหนัก โดยลักษณะและขนาดของผลกระทบแตกต่างกันตามกิจกรรมก่อสร้างในแต่ละพื้นที่ กล่าวคือ บริเวณชุมชนเป็นการก่อสร้างโครงสร้างชั้นทาง ซึ่งอาจเกิดความสั่นสะเทือนจากการบดอัดดินและชั้นทางส่งผลกระทบต่อประชาชนและอาคารใกล้เคียง ส่วนบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนเป็นการก่อสร้างโครงสร้างสะพานบก และบริเวณปากแม่น้ำเวฬุเป็นการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่ข้ามปากแม่น้ำ ซึ่งอาจเกิดความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างฐานรากและการใช้เครื่องจักรกลหนัก โดยเฉพาะบริเวณชั้นดินอ่อนของพื้นที่ป่าชายเลนที่อาจมีลักษณะการส่งผ่านแรงสั่นสะเทือนแตกต่างจากพื้นที่ทั่วไป ทั้งนี้ ความสั่นสะเทือนจะมีขนาดลดลงตามระยะห่างจากแหล่งกำเนิดและกิจกรรมก่อสร้างแต่ละช่วงไม่ได้ดำเนินการพร้อมกันทั้งหมด จึงคาดว่าผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณและช่วงเวลาที่มีการก่อสร้างเป็นหลัก ดังนั้น จึงกำหนดระดับผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) จัดให้มีวิศวกรดูแลการก่อสร้างอย่างใกล้ชิด และควบคุมการก่อสร้างให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรม ให้ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ข้างเคียงน้อยที่สุด (2) กรณีที่กิจกรรมก่อสร้างก่อให้เกิดความเสียหายต่ออาคารให้หยุดดำเนินการและให้วิศวกรผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจความเสียหาย เพื่อหาแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว (3) ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมความเร็วรถบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด
	ระยะดำเนินการ - ในระยะดำเนินการ ความสั่นสะเทือนส่วนใหญ่เกิดจากการคมนาคมขนส่งของยานพาหนะ โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งอาจส่งผ่านแรงสั่นสะเทือนจากผิวทางลงสู่พื้นดินและบริเวณข้างเคียง สำหรับช่วงที่ผ่านพื้นที่ชุมชน ความสั่นสะเทือนอาจส่งผลกระทบต่อประชาชนและอาคารใกล้เคียงแนวเส้นทาง ส่วนช่วงที่ผ่านพื้นที่ป่าชายเลนและปากแม่น้ำเวฬุเป็นโครงสร้างสะพานบกและสะพานขนาดใหญ่ ซึ่งแรงสั่นสะเทือนจากการจราจรจะถ่ายทอดผ่านโครงสร้างสะพานและฐานรากเป็นหลัก ขณะที่งานบำรุงรักษาและซ่อมแซมอาจก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนเฉพาะจุดและเป็นครั้งคราว ดังนั้น จึงกำหนดระดับผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ - กรมทางหลวงชนบทต้องตรวจสอบสภาพผิวจราจร ความขรุขระบริเวณรอยต่อ และความไม่สม่ำเสมอของผิวทางอย่างสม่ำเสมอ หากพบการชำรุดเสียหาย ให้เร่งดำเนินการซ่อมแซม เพื่อให้ผิวทางอยู่ในสภาพเรียบและสมบูรณ์ลดแรงกระแทกระหว่างล้อยานพาหนะกับผิวทาง อันเป็นสาเหตุของความสั่นสะเทือน



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
7) อุทกวิทยาน้ำผิวดินและ คุณภาพน้ำผิวดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1) ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน - กิจกรรมก่อสร้างโครงการ ได้แก่ งานดิน การถมคันทาง งานระบายน้ำ และการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพาน อาจส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดิน โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนและพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำเวฬุ ซึ่งมีความสัมพันธ์กับการไหลของน้ำจืดและการขึ้นลงของน้ำทะเล การก่อสร้างสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลน โดยเฉพาะการจัดทำทางเข้าพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ปฏิบัติงานชั่วคราว อาจกีดขวางหรือเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำและการแลกเปลี่ยนน้ำระหว่างพื้นที่สองด้านของแนวเส้นทาง ส่วนการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ โดยเฉพาะฐานรากตอม่อ และโครงสร้างชั่วคราวในลำน้ำ อาจทำให้พื้นที่หน้าตัดการไหลลดลง และเกิดการเปลี่ยนแปลงความเร็วและทิศทางกระแสน้ำเฉพาะบริเวณก่อสร้าง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อกระแสน้ำและการไหลเวียนของน้ำในพื้นที่ปากแม่น้ำ อย่างไรก็ตาม ขนาดและขอบเขตของผลกระทบขึ้นอยู่กับรูปแบบและวิธีการก่อสร้าง จำนวนและตำแหน่งตอม่อ ตลอดจนขนาดและระยะเวลาการใช้โครงสร้างชั่วคราวในพื้นที่น้ำ ดังนั้น จึงกำหนดระดับผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง 2) ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน - กิจกรรมก่อสร้างโครงการ ได้แก่ งานดิน การถมคันทาง งานระบายน้ำ และการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพาน อาจส่งผลให้คุณภาพน้ำผิวดินเปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนและปากแม่น้ำเวฬุ การขุดเปิดหน้าดินและการก่อสร้างสะพานบกอาจทำให้ตะกอนดินถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำ ขณะที่การก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานขนาดใหญ่ในบริเวณปากแม่น้ำอาจรบกวนตะกอนท้องน้ำ ส่งผลให้ความขุ่นและปริมาณสารแขวนลอยเพิ่มขึ้น	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) หลีกเลี่ยงการก่อสร้างทางเบี่ยง คันดิน หรือสิ่งกีดขวางทางน้ำ หากจำเป็นต้องดำเนินการ ให้จัดช่องเปิดหรือทางระบายน้ำที่เพียงพอ เพื่อไม่ให้ระดับน้ำและทิศทางการไหลเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ (2) ควบคุมการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานบริเวณปากแม่น้ำเวฬุให้เป็นไปตามแบบ โดยจำกัดพื้นที่และระยะเวลาการใช้โครงสร้างชั่วคราวในลำน้ำ เพื่อลดการกีดขวางกระแสน้ำ (3) ตรวจสอบและกำจัดสิ่งกีดขวางในทางระบายน้ำ คูน้ำ และร่องน้ำธรรมชาติอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะช่วงฤดูฝนและน้ำทะเลหนุน เพื่อรักษาประสิทธิภาพการระบายน้ำ (4) ควบคุมงานฐานรากและตอม่อสะพานให้รบกวนตะกอนท้องน้ำน้อยที่สุด และพิจารณาใช้อุปกรณ์กักกันตะกอนให้เหมาะสมกับกระแสน้ำและสภาพน้ำขึ้น-น้ำลง เพื่อลดการแพร่กระจายของตะกอนแขวนลอย (5) กรณีใช้สารพองหุ้มเจาะเสาเข็ม ให้รวบรวมและควบคุมสารที่ใช้แล้วและตะกอนจากการตอกหรือเจาะ ป้องกันการรั่วไหลหรือระบายลงสู่แหล่งน้ำและพื้นที่ป่าชายเลน (6) ติดตั้งตาข่ายป้องกันวัสดุก่อสร้างร่วงหล่นลงสู่แหล่งน้ำ โดยใช้วัสดุที่มีความแข็งแรง คงทน และไม่ฉีกขาดง่าย พร้อมติดตั้งกับโครงสร้างที่มั่นคงและตรวจสอบให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดระยะก่อสร้าง



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	รวมทั้งอาจเกิดการปนเปื้อนจากน้ำมันเชื้อเพลิง สารหล่อลื่น น้ำปูนซีเมนต์ และสารพื้ยมหลุมเจาะเสาเข็มในกรณีที่มีการรั่วไหลหรือหลุดรอดลงสู่แหล่งน้ำ นอกจากนี้ การขุดเปิดดินกรดก่อกำมะถันในพื้นที่ป่าชายเลนอาจทำให้น้ำชะจากดินมีสภาพเป็นกรดและส่งผลต่อคุณภาพน้ำบริเวณใกล้เคียง ทั้งนี้ ผลกระทบอาจแพร่กระจายไปตามกระแสน้ำและการขึ้นลงของน้ำทะเล โดยขึ้นอยู่กับวิธีการก่อสร้าง ปริมาณตะกอน และสภาพการไหลเวียนของน้ำ ดังนั้น จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง 3) การปนเปื้อนของน้ำทิ้งจากที่พักคนงาน - การจัดตั้งที่พักคนงานก่อสร้างอาจก่อให้เกิดน้ำเสียจากกิจกรรมประจำวัน ได้แก่ การอาบน้ำ ซักล้าง และการใช้ห้องสุขา ซึ่งมีสารอินทรีย์ สารอาหาร และจุลินทรีย์ปนเปื้อน หากน้ำเสียไม่ได้รับการบำบัดอย่างเหมาะสมและระบายลงสู่แหล่งน้ำ อาจส่งผลให้ค่าออกซิเจนละลายน้ำ (DO) ลดลง ขณะที่ค่าความสกปรกในรูปสารอินทรีย์ (BOD) และปริมาณจุลินทรีย์เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ป่าชายเลนและพื้นที่ชุ่มน้ำปากแม่น้ำเวฬุ ซึ่งมีความเชื่อมโยงของระบบน้ำและอาจเกิดการแพร่กระจายของสารปนเปื้อนไปตามกระแสน้ำ อย่างไรก็ตาม ขนาดของผลกระทบขึ้นอยู่กับจำนวนคนงาน ปริมาณน้ำเสียตำแหน่งที่พักคนงาน และระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสีย ดังนั้น จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	(7) ติดตั้งม่านดักตะกอน (Silt Curtain) บริเวณก่อสร้างฐานรากสะพานในแหล่งน้ำ เพื่อควบคุมและจำกัดการแพร่กระจายของตะกอนดินและเศษวัสดุจากกิจกรรมก่อสร้างไม่ให้ออกนอกพื้นที่ปฏิบัติงาน และลดความขุ่นของน้ำบริเวณโดยรอบ (8) เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้รถถอนโครงสร้างชั่วคราวและวัสดุที่เกิดขวางทางน้ำ พร้อมฟื้นฟูพื้นที่และร่องน้ำ เพื่อให้การไหลเวียนของน้ำกลับสู่สภาพใกล้เคียงเดิมมากที่สุด (9) จัดให้มีระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียจากที่พักคนงาน ห้องสุขา และสำนักงานสนามอย่างเพียงพอ ห้ามระบายน้ำเสียที่ยังไม่ผ่านการบำบัดลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ และควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งให้เป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง (10) กำหนดพื้นที่บ้านพักคนงานและสำนักงานก่อสร้างให้อยู่ห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 100 เมตร เพื่อลดความเสี่ยงจากการปนเปื้อนของน้ำเสียหรือสิ่งปฏิกูลลงสู่แหล่งน้ำ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	ระยะดำเนินการ 1) ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศน้ำผิวดิน - ในระยะดำเนินการ โครงสร้างถนนและสะพานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จอาจส่งผลต่อรูปแบบการไหลของน้ำผิวดิน โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนและปากแม่น้ำเวฬุ ซึ่งได้รับอิทธิพลจากการขึ้นลงของน้ำทะเล การก่อสร้างสะพานบกช่วยรักษาช่องทางการไหลและการแลกเปลี่ยนน้ำระหว่างพื้นที่สองด้านของแนวเส้นทางได้เมื่อเทียบกับการถมคันทางต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ต่อม่อสะพานและโครงสร้างถาวรอาจทำให้ความเร็วและทิศทางกระแสน้ำเปลี่ยนแปลงเฉพาะบริเวณ รวมถึงอาจเกิดการกัดเซาะหรือสะสมตะกอนรอบตอม่อ ส่วนช่วงถนนที่เป็นคันทางในพื้นที่ชุมชนอาจเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลของน้ำหลากหรือทำให้เกิดน้ำท่วมขังได้ หากระบบระบายน้ำมีขนาดไม่เพียงพอหรือมีสิ่งอุดตัน ทั้งนี้ งานบำรุงรักษาและซ่อมแซมอาจกีดขวางทางน้ำเป็นการชั่วคราวในบางพื้นที่ ดังนั้น จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง 2) ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำผิวดิน - ในระยะดำเนินการ น้ำฝนที่ชะล้างผิวจราจรอาจพัดพาฝุ่นละออง เศษยางรถยนต์ น้ำมันเชื้อเพลิง สารหล่อลื่น และสารปนเปื้อนจากยานพาหนะลงสู่ระบบระบายน้ำและแหล่งน้ำข้างเคียง โดยเฉพาะในช่วงฝนตกหลังจากมีการสะสมของสารปนเปื้อนบนผิวทางเป็นเวลานาน นอกจากนี้ อุบัติเหตุของยานพาหนะที่บรรทุกน้ำมันหรือสารเคมีอาจทำให้เกิดการรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำได้ ส่วนงานบำรุงรักษาและซ่อมแซมถนนหรือสะพานอาจก่อให้เกิดตะกอน เศษวัสดุ น้ำปูนซีเมนต์ หรือสารเคมีปนเปื้อน หากไม่มีการควบคุมอย่างเหมาะสม โดยเฉพาะบริเวณสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลนและสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุ ซึ่งสารปนเปื้อนอาจเข้าสู่แหล่งน้ำได้โดยตรงและแพร่กระจายตามกระแสน้ำ ดังนั้น จึงกำหนดระดับผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ (1) กรณีดำเนินงานบำรุงรักษา ซ่อมแซม หรือบูรณะโครงสร้างถนนและสะพาน ต้องหลีกเลี่ยงการกองวัสดุหรือจัดตั้งสิ่งกีดขวางในทางน้ำ หากจำเป็นต้องใช้โครงสร้างชั่วคราวต้องรักษาช่องทางการไหลของน้ำให้เพียงพอ และรื้อถอนทันทีเมื่อดำเนินงานแล้วเสร็จ (2) ตรวจสอบพื้นที่น้ำท่วมขังหรือระบายน้ำผิดปกติหลังฝนตกหนักและช่วงน้ำทะเลหนุน หากมีสาเหตุจากระบบระบายน้ำหรือโครงสร้างโครงการ ให้เร่งแก้ไข (3) ในการซ่อมแซมสะพานบริเวณป่าชายเลนและปากแม่น้ำเวฬุ ให้จัดอุปกรณ์รองรับเศษวัสดุ ป้องกันวัสดุตกลงสู่แหล่งน้ำ และใช้วิธีการที่ลดการรบกวนตะกอนและการแพร่กระจายของสารปนเปื้อน (4) จัดทำแผนป้องกันและตอบโต้เหตุฉุกเฉินจากน้ำมันหรือสารเคมีรั่วไหล โดยกำหนดขั้นตอนแจ้งเหตุ ควบคุม เก็บกู้ และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะบริเวณสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุ (5) หากเกิดการรั่วไหลหรือพบการปนเปื้อนในแหล่งน้ำ ให้เร่งควบคุมและเก็บกู้สารปนเปื้อน พร้อมตรวจสอบและติดตามคุณภาพน้ำจนกว่าสถานการณ์จะกลับสู่ภาวะที่ยอมรับได้



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
8) น้ำทะเลและคุณภาพน้ำทะเล	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1) ผลกระทบต่อการไหลเวียนของน้ำทะเล - การก่อสร้างสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลนและสะพานขนาดใหญ่ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ โดยเฉพาะการก่อสร้างฐานราก ตอม่อ และการติดตั้งโครงสร้างชั่วคราวในพื้นที่น้ำ อาจกีดขวางการไหลของกระแสน้ำขึ้นน้ำลง ทำให้ความเร็วและทิศทางกระแสน้ำเปลี่ยนแปลงเฉพาะบริเวณ รวมถึงอาจส่งผลต่อการแลกเปลี่ยนน้ำระหว่างปากแม่น้ำกับพื้นที่ป่าชายเลน หากมีการจัดทำทางเข้าพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่ปฏิบัติงานชั่วคราวที่ปิดกั้นร่องน้ำ นอกจากนี้ ฐานราก ตอม่อสะพาน และโครงสร้างชั่วคราวในน้ำอาจกีดขวางหรือเปลี่ยนแปลงความเร็วและทิศทางการไหลของกระแสน้ำเฉพาะบริเวณ ส่งผลให้รูปแบบการเคลื่อนตัว การกัดเซาะ และการทับถมของตะกอนเปลี่ยนแปลงไป และอาจทำให้เกิดการกัดเซาะหรือการสะสมตัวของตะกอนบริเวณตลิ่งและชายฝั่งใกล้เคียง โดยเฉพาะบริเวณปากแม่น้ำเวฬุ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากโครงสร้างชั่วคราวจะจำกัดอยู่ในช่วงที่มีการก่อสร้างเป็นหลัก โดยขนาดของผลกระทบขึ้นอยู่กับตำแหน่งตอม่อ รูปแบบโครงสร้างชั่วคราว และสภาพกระแสน้ำในแต่ละช่วงน้ำขึ้นน้ำลง ดังนั้น จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) หลีกเลี่ยงการถมดินกีดขวางทางไหลของน้ำทะเล หากจำเป็นต้องดำเนินการ ให้จัดช่องเปิดที่เพียงพอและเหมาะสมกับสภาพน้ำขึ้น-น้ำลงและกระแสน้ำ (2) จำกัดพื้นที่ก่อสร้างฐานราก ตอม่อ และโครงสร้างชั่วคราวบริเวณปากแม่น้ำเวฬุให้รับกวนทางน้ำน้อยที่สุด และห้ามวางวัสดุหรือเครื่องจักรกีดขวางร่องน้ำหลัก (3) ตรวจสอบการไหลของน้ำบริเวณก่อสร้าง หากพบการกีดขวาง การเปลี่ยนทิศทางกระแสน้ำ หรือการสะสมตะกอนผิดปกติจากการก่อสร้าง ให้เร่งตรวจสอบและแก้ไข (4) จำกัดพื้นที่และระยะเวลาการก่อสร้างในน้ำเพื่อลดการรบกวนตะกอนท้องน้ำ และใช้อุปกรณ์กักกันตะกอนเฉพาะจุดที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงกระแสน้ำและน้ำขึ้น-น้ำลงเพื่อป้องกันการกีดขวางทางน้ำหรืออุปกรณ์หลุดเสียหาย (5) จัดให้มีระบบรวบรวมตะกอนและเศษวัสดุจากการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพาน ห้ามทิ้งดินขุด เศษคอนกรีต น้ำปูนซีเมนต์ และวัสดุก่อสร้างลงสู่ปากแม่น้ำเวฬุหรือพื้นที่ป่าชายเลน (6) จัดให้มีระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียจากที่พักคนงาน สำนักงานสนาม และกิจกรรมก่อสร้างอย่างเหมาะสม ห้ามระบายน้ำเสียลงสู่ทะเลโดยตรง และควบคุมขยะและสิ่งปฏิกูลไม่ให้ตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	2) ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำทะเล - การก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานบริเวณปากแม่น้ำเวฬุอาจรบกวนตะกอนท้องน้ำ ทำให้ความขุ่นและปริมาณสารแขวนลอยเพิ่มขึ้น โดยตะกอนอาจแพร่กระจายไปตามกระแสน้ำขึ้นน้ำลงและส่งผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชายเลนใกล้เคียง นอกจากนี้ การขุดเปิดหน้าดินและการกองเก็บวัสดุในพื้นที่ก่อสร้างอาจทำให้ตะกอนถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำ รวมทั้งมีความเสี่ยงต่อการปนเปื้อนจากน้ำมันเชื้อเพลิง สารหล่อลื่น น้ำปูนซีเมนต์ และสารพายุหลุมเจาะเสาเข็มในกรณีที่มีการใช้และเกิดการรั่วไหล ส่วนการขุดเปิดดินกรตก้ามะถันในพื้นที่ป่าชายเลนอาจทำให้น้ำชะจากดินมีสภาพเป็นกรดและไหลเข้าสู่แหล่งน้ำได้ ทั้งนี้ ขนาดและระยะการแพร่กระจายของผลกระทบขึ้นอยู่กับวิธีการก่อสร้าง ปริมาณสารปนเปื้อน และสภาพการไหลเวียนของน้ำ ดังนั้น จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	
	ระยะดำเนินการ 1) ผลกระทบต่อการไหลเวียนของน้ำทะเล - ภายหลังเปิดใช้งาน โครงสร้างสะพานบกและสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุจะเป็นโครงสร้างถาวร โดยตอม่อสะพานอาจทำให้ความเร็วและทิศทางกระแสน้ำเปลี่ยนแปลงเฉพาะบริเวณ รวมถึงอาจเกิดการกีดขวางรอบตอม่อหรือการสะสมตะกอนในบางตำแหน่ง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพร่องน้ำและการไหลเวียนของน้ำในระยะยาว อย่างไรก็ตาม โครงสร้างสะพานบกที่ยกระดับและมีช่องเปิดให้น้ำไหลผ่านจะช่วยรักษาความต่อเนื่องของการแลกเปลี่ยนน้ำในพื้นที่ป่าชายเลน ทั้งนี้ ขนาดของผลกระทบต้องพิจารณาจากรูปแบบสะพาน จำนวน และตำแหน่งตอม่อและผลการวิเคราะห์สภาพการไหลของน้ำตามแบบรายละเอียด ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ (1) กรมทางหลวงชนบทตรวจสอบและบำรุงรักษาคู ท่อ ช่องระบายน้ำ และทางน้ำลอดสะพาน พร้อมกำจัดสิ่งกีดขวางอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะก่อนและระหว่างฤดูฝน (2) การบำรุงรักษา ซ่อมแซม หรือบูรณะสะพาน ต้องไม่กีดขวางการไหลของน้ำขึ้น-น้ำลง หากจำเป็นต้องปฏิบัติงานในน้ำ ให้จัดช่องทางไหลที่เพียงพอและเรือถอนสิ่งกีดขวางเมื่อแล้วเสร็จ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	2) ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำทะเล - ในระยะดำเนินการ น้ำฝนที่ชะล้างผิวจราจรและโครงสร้างสะพานอาจพัดพาฝุ่นละออง เศษยางรถยนต์ คราบน้ำมัน และสารปนเปื้อนจากยานพาหนะลงสู่แหล่งน้ำ โดยเฉพาะบริเวณสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุที่น้ำไหลจากผิวสะพานอาจเข้าสู่พื้นที่น้ำได้ นอกจากนี้ งานบำรุงรักษาและซ่อมแซมสะพานอาจทำให้เศษวัสดุ สี น้ำมัน หรือสารเคมีตกหล่นลงสู่แหล่งน้ำ หากไม่มีการควบคุมอย่างเหมาะสม ขณะที่อุบัติเหตุของยานพาหนะบรรทุกน้ำมันหรือสารเคมีอาจทำให้เกิดการรั่วไหลและแพร่กระจายตามกระแสน้ำ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบรุนแรงกว่าการใช้งานตามปกติ ดังนั้น จึงกำหนดระดับผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	(3) หากสารปนเปื้อนรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ ให้เร่งควบคุมและเก็บกู้พร้อมตรวจสอบและติดตามคุณภาพน้ำทะเลจนกว่าสถานการณ์จะกลับสู่ภาวะที่ยอมรับได้ (4) ติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทะเลตามแผน โดยเปรียบเทียบกับข้อมูลพื้นฐานและคำนึงถึงฤดูกาลและสภาพน้ำขึ้น-น้ำลง หากพบความผิดปกติที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ให้เร่งตรวจสอบสาเหตุและแก้ไข
9) อุทกวิทยาน้ำใต้ดินและคุณภาพน้ำใต้ดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง 1) ผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำใต้ดิน - กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างชั้นทางในพื้นที่ชุมชน การก่อสร้างฐานรากสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลน และฐานรากสะพานขนาดใหญ่ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ อาจรบกวนชั้นดินและสภาพการไหลของน้ำใต้ดินเฉพาะบริเวณ โดยเฉพาะกรณีที่ต้องขุดหลุมฐานรากหรือสูบน้ำออกจากพื้นที่ขุด ซึ่งอาจทำให้ระดับน้ำใต้ดินลดลงชั่วคราวและเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลในบริเวณใกล้เคียง ส่วนการถมและบดอัดดินอาจลดการซึมผ่านของน้ำลงสู่ชั้นดินระดับตื้น อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างในพื้นที่ป่าชายเลนส่วนใหญ่เป็นโครงสร้างสะพานบก ไม่ใช้การถมคันทางต่อเนื่อง จึงคาดว่าจะเกิดการปิดกั้นการไหลของน้ำใต้ดินตลอดแนวเส้นทางไม่มากนัก ดังนั้น จึงคาดว่าระดับผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) จำกัดขอบเขตและความลึกของการขุดฐานรากสะพานให้เท่าที่จำเป็นและเหมาะสมกับสภาพชั้นดินและระดับน้ำใต้ดิน เพื่อลดการรบกวนน้ำใต้ดินระดับตื้น (2) หากจำเป็นต้องสูบน้ำออกจากหลุมขุด ให้ควบคุมอัตราและระยะเวลาการสูบ ไม่สูบน้ำต่อเนื่องเกินความจำเป็น เพื่อลดผลกระทบต่อระดับน้ำใต้ดินบริเวณใกล้เคียง (3) ตรวจสอบตำแหน่ง ความลึก และการใช้ประโยชน์ของบ่อบาดาลใกล้เคียงก่อนขุดลึกหรือสูบน้ำ หากมีความเสี่ยงต่อบ่อบาดาล ให้ปรับวิธีการก่อสร้างและกำหนดการติดตามตรวจสอบตามความเหมาะสม



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	2) ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน - การก่อสร้างอาจก่อให้เกิดการปนเปื้อนของน้ำใต้ดินจากการรั่วไหลของน้ำมัน เชื้อเพลิง สารหล่อลื่น และสารเคมีที่ใช้กับเครื่องจักร รวมถึงน้ำเสียจากที่พักคนงานและพื้นที่ปฏิบัติงาน หากไม่มีระบบรวบรวมและจัดการที่เหมาะสม สารปนเปื้อนอาจซึมผ่านชั้นดินลงสู่น้ำใต้ดินระดับตื้นได้ นอกจากนี้ การขุดเปิดชั้นดินที่มีสารประกอบซัลไฟด์ในพื้นที่ป่าชายเลนอาจทำให้เกิดสภาพเป็นกรดเมื่อสัมผัสอากาศ และน้ำชะจากดินอาจส่งผลให้ค่าความเป็นกรด-ด่างของน้ำใต้ดินระดับตื้นเปลี่ยนแปลง รวมถึงเพิ่มการละลายของธาตุบางชนิด ดังนั้น จึงคาดว่าจะระดับผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	(4) จัดพื้นที่เดิมน้ำมันและซ่อมบำรุงเครื่องจักรบนพื้นผิวป้องกัน การซึมผ่าน พร้อมอุปกรณ์รองรับน้ำมัน ห้ามทิ้งน้ำมันหรือสารเคมีลงดิน และให้เร่งเก็บกู้และจัดการดินปนเปื้อนอย่างเหมาะสมเมื่อเกิดการรั่วไหล (5) กรณีใช้สารพยางูหลุมเจาะเสาเข็ม ให้รวบรวมสารที่ใช้แล้ว และตะกอนจากการเจาะ ป้องกันการรั่วไหลหรือซึมลงดิน และนำไปจัดการอย่างเหมาะสม
	ระยะดำเนินการ 1) ผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำใต้ดิน - ในระยะดำเนินการ การใช้ถนนและสะพานตามปกติไม่มีการขุดเปิดชั้นดินหรือสูบน้ำใต้ดิน โดยโครงสร้างสะพานยกระดับยังเปิดให้มีการซึมผ่านของน้ำลงสู่ชั้นดินตามสภาพพื้นที่ ส่วนงานบำรุงรักษาทั่วไปดำเนินการบริเวณผิวทางและโครงสร้างเป็นหลัก จึงคาดว่าจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่ออุทกวิทยาน้ำใต้ดิน 2) ผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน - ในระยะดำเนินการ การใช้ถนนและสะพานตามปกติไม่มีกิจกรรมที่ปล่อยน้ำเสียหรือสารปนเปื้อนลงสู่ชั้นน้ำใต้ดินโดยตรง โดยน้ำฝนที่ตกบนผิวจราจรจะระบายผ่านระบบระบายน้ำของโครงการ ขณะทำงานบำรุงรักษาตามปกติเป็นกิจกรรมเฉพาะบริเวณผิวทางและโครงสร้างถนน จึงไม่คาดว่าจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำใต้ดินจากการดำเนินงานตามปกติ จึงคาดว่าจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน	ระยะดำเนินการ - ไม่มีผลกระทบ จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ		
1) นิเวศวิทยานก	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างชั้นทางในพื้นที่ชุมชน การก่อสร้างสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลน และสะพานขนาดใหญ่ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ อาจส่งผลกระทบต่อพืชพรรณและสัตว์ป่าแตกต่างกันตามสภาพพื้นที่ โดยบริเวณที่ต้องปรับพื้นที่และก่อสร้างโครงสร้างถาวรอาจเกิดการสูญเสียพืชพรรณและถิ่นอาศัยโดยตรง ส่วนการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานบกอาจจำเป็นต้องตัดหรือรื้อถอนต้นไม้ป่าชายเลนเฉพาะบริเวณฐานราก พื้นที่ปฏิบัติงาน และทางเข้าพื้นที่ก่อสร้าง ส่งผลให้พื้นที่ถิ่นอาศัยของสัตว์ป่าลดลงหรือถูกรบกวน แม้การใช้โครงสร้างสะพานยกระดับจะช่วยลดการใช้พื้นที่ดินเมื่อเทียบกับการถมคันทางต่อเนื่องก็ตาม นอกจากนี้ เสียง ความสั่นสะเทือน แสงสว่าง และการเคลื่อนที่ของเครื่องจักรและคนงานอาจรบกวนพฤติกรรมการหากิน การพักอาศัย และการสืบพันธุ์ของสัตว์ป่า ทำให้สัตว์บางชนิดหลีกเลี่ยงพื้นที่ก่อสร้างหรือเคลื่อนย้ายไปยังบริเวณข้างเคียง ขณะที่การเปิดพื้นที่และจัดทำทางเข้าชั่วคราวอาจทำให้ถิ่นอาศัยบางส่วนขาดความต่อเนื่อง ดังนั้น คาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับสูง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใช้งานชั่วคราวให้ชัดเจน จำกัดการแผ้วถางและตัดไม้เฉพาะที่จำเป็น และห้ามใช้พื้นที่ป่าชายเลนนอกเขตที่ได้รับอนุญาต (2) สำรวจและจัดทำบัญชีต้นไม้ที่ได้รับผลกระทบ โดยระบุชนิด จำนวน ตำแหน่ง และตรวจสอบชนิดพันธุ์ที่มีสถานภาพอนุรักษ์หรือมีความสำคัญทางนิเวศวิทยา ก่อนแผ้วถาง (3) เลือกรื้อถอนต้นไม้และจัดวางเครื่องจักรที่ลดการรบกวนดินและการตัดไม้ หลีกเลี่ยงการถมดินทางเข้าชั่วคราวอย่างต่อเนื่อง และฟื้นฟูพื้นที่ชั่วคราวเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ (4) ห้ามคนงานตัดไม้ เก็บหาของป่า หรือใช้ทรัพยากรพืชพรรณนอกเหนือจากที่ได้รับอนุญาต และชี้แจงข้อกำหนดก่อนเริ่มงาน (5) สำรวจสัตว์ป่าและแหล่งทำรัง วางไข่ พักอาศัย หรือหากิน ก่อนแผ้วถาง หากพบสัตว์ป่าหรือแหล่งสืบพันธุ์สำคัญ ให้พิจารณาหลีกเลี่ยงหรือปรับแผนงานให้เหมาะสม (6) จำกัดเสียง แสงสว่าง และการใช้เครื่องจักรให้อยู่เฉพาะพื้นที่จำเป็น หลีกเลี่ยงงานเสียงดังในเวลากลางคืนใกล้ถิ่นอาศัยสำคัญ และควบคุมแสงไฟไม่ให้ส่องรบกวนพื้นที่ป่าชายเลนโดยไม่จำเป็น (7) จำกัดความเร็วยานพาหนะก่อสร้างและติดตั้งป้ายเตือนในพื้นที่ป่าชายเลนและบริเวณที่สัตว์ป่าอาจเคลื่อนผ่าน เพื่อลดความเสี่ยงจากการชนสัตว์ป่า



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
		(8) ห้ามคนงานล่า จับ ครอบครอง ทำร้าย หรือให้อาหารสัตว์ป่า รวมทั้งห้ามนำสัตว์เลี้ยงเข้าพื้นที่ก่อสร้าง โดยกำหนดเป็นเงื่อนไขการปฏิบัติงานของผู้รับจ้าง (9) จัดเก็บเศษอาหารและขยะในภาชนะปิดมิดชิด และนำไปกำจัดอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการดึงดูดสัตว์ป่าและลดความเสี่ยงจากขยะหรือวัสดุอันตราย (10) เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างชั่วคราว เก็บเศษวัสดุ และฟื้นฟูพื้นที่ที่ถูกบกรบกวน โดยไม่เปลี่ยนแปลงระดับดินและทางไหลของน้ำขึ้น-น้ำลงโดยไม่จำเป็น
	ระยะดำเนินการ - ภายหลังเปิดใช้งาน พื้นที่พืชพรรณที่ถูกเปลี่ยนเป็นโครงสร้างถาวรจะไม่สามารถกลับคืนสู่สภาพเดิมได้ทั้งหมด โดยเฉพาะบริเวณฐานราก ตอม่อ และช่วงถนนที่เป็นคันทาง อย่างไรก็ตาม ช่วงที่ผ่านพื้นที่ป่าชายเลนเป็นโครงสร้างสะพานยกระดับ ซึ่งยังคงเปิดพื้นที่ได้สะพานให้สัตว์บางชนิดเคลื่อนที่ผ่านได้ จึงช่วยลดการแบ่งแยกถิ่นอาศัยเมื่อเทียบกับการก่อสร้างคันทางต่อเนื่อง แต่บริเวณใต้สะพานอาจมีสภาพแสงและความชื้นเปลี่ยนแปลง ส่งผลต่อการเจริญเติบโตของพืชพรรณบางชนิดได้ การสัญจรของยานพาหนะอาจก่อให้เกิดเสียง แสงสว่าง และการเคลื่อนไหวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจรบกวนสัตว์ป่าที่อาศัยอยู่ใกล้แนวเส้นทาง โดยเฉพาะสัตว์ที่ไวต่อการรบกวน ส่วนช่วงถนนระดับดินอาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการชนสัตว์ป่าที่ข้ามถนน ขณะที่งานบำรุงรักษาและซ่อมแซมอาจก่อให้เกิดการรบกวนเฉพาะบริเวณและเป็นครั้งคราว ดังนั้น จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ (1) กรมทางหลวงชนบทจำกัดการตัดแต่งหรือกำจัดพืชพรรณเฉพาะที่จำเป็นต่อความปลอดภัย การตรวจสอบ และบำรุงรักษาดูแลและสะพาน โดยหลีกเลี่ยงการตัดไม้ป่าชายเลนนอกพื้นที่จำเป็น (2) ติดตามสภาพพืชพรรณใต้สะพานและพื้นที่ข้างเคียง โดยเฉพาะผลจากแสงสว่าง การระบายน้ำ และการสะสมตะกอน หากพบความเสื่อมโทรมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ให้ตรวจสอบสาเหตุและแก้ไขอย่างเหมาะสม (3) ติดตั้งและบำรุงรักษาป้ายเตือนสัตว์ป่าบริเวณถนนระดับดินที่มีความเสี่ยงต่อการชน โดยกำหนดตำแหน่งจากผลสำรวจและข้อมูลการพบสัตว์ป่า (4) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบไฟส่องสว่างให้ส่องเฉพาะพื้นที่ที่จำเป็นต่อความปลอดภัย เพื่อลดการรบกวนสัตว์ป่าในพื้นที่ป่าชายเลน



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
		(5) ก่อนซ่อมแซมพิเศษหรือบูรณะใกล้ถิ่นอาศัยสำคัญ ให้ตรวจสอบพื้นที่และกำหนดช่วงเวลาหรือวิธีปฏิบัติงานที่ลดเสียงและการรบกวนสัตว์ป่า (6) ติดตามสภาพพืชพรรณและการใช้พื้นที่ของสัตว์ป่าบริเวณสะพานบกและป่าชายเลน โดยเปรียบเทียบกับข้อมูลพื้นฐานและผลสำรวจระยะก่อสร้าง (7) ติดตามผลการฟื้นฟูพื้นที่ หากพืชพรรณไม่ฟื้นตัวตามเป้าหมาย ให้ปรับวิธีฟื้นฟูให้เหมาะสมกับสภาพดิน การไหลเวียนของน้ำ และพันธุ์ไม้ท้องถิ่น
2) นิเวศวิทยาทางน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างโครงสร้างชั้นทางในพื้นที่ชุมชน การก่อสร้างสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลน และการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ อาจส่งผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำ โดยเฉพาะการก่อสร้างฐานรากและตอม่อสะพานที่อาจรบกวนตะกอนท้องน้ำและพื้นที่ถิ่นอาศัยของสิ่งมีชีวิตหน้าดิน ทำให้สิ่งมีชีวิตบางส่วนสูญเสียถิ่นอาศัยหรือได้รับผลกระทบโดยตรง ขณะที่การขุดเปิดหน้าดินและการกองเก็บวัสดุอาจทำให้ตะกอนถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำ ส่งผลให้ความขุ่นและปริมาณสารแขวนลอยเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจลดการส่องผ่านของแสงและส่งผลกระทบต่อการสังเคราะห์แสงของแพลงก์ตอนพืชและพืชน้ำ รวมถึงรบกวนการหากินและการหายใจของสัตว์น้ำบางชนิด นอกจากนี้การรั่วไหลของน้ำมันเชื้อเพลิง สารหล่อลื่น น้ำปูนซีเมนต์ หรือสารที่ใช้ในงานฐานราก อาจทำให้คุณภาพน้ำเปลี่ยนแปลงและส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำได้ ส่วนโครงสร้างชั่วคราวที่กีดขวางการไหลของน้ำขึ้นน้ำลงอาจเปลี่ยนแปลงการแลกเปลี่ยนน้ำ การเคลื่อนย้ายตะกอน และสภาพถิ่นอาศัยบริเวณปากแม่น้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) จำกัดขอบเขตการก่อสร้างฐานราก ตอม่อ และพื้นที่ปฏิบัติงานชั่วคราวเฉพาะที่จำเป็น หลีกเลี่ยงการขุดลอกหรือเปลี่ยนแปลงสภาพท้องน้ำเพิ่มเติม (2) เลือกรูปแบบการก่อสร้างที่รบกวนตะกอนท้องน้ำน้อยที่สุด และใช้อุปกรณ์กักกันตะกอนตามความเหมาะสม โดยไม่กีดขวางกระแสน้ำหรือเป็นอันตรายต่อสัตว์น้ำ (3) หลีกเลี่ยงการถมดินหรือวางโครงสร้างชั่วคราวปิดกั้นทางน้ำขึ้น-น้ำลง หากจำเป็นต้องดำเนินการ ให้จัดช่องทางน้ำที่เพียงพอและรื้อถอนเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ (4) จำกัดกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงและความสั่นสะเทือนรุนแรงในน้ำเฉพาะช่วงเวลาจำเป็น และพิจารณาปรับช่วงเวลาก่อสร้างหากพบแหล่งสืบพันธุ์หรือแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำสำคัญ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	และป่าชายเลน อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากการรบกวนตะกอนและการก่อสร้างส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณและช่วงเวลาที่ยา้เนินกิจกรรมขณะที่การสูญเสียถิ่นอาศัยในตำแหน่งฐานรากและตอม่อเป็นการเปลี่ยนแปลงถาวรเฉพาะจุด ดังนั้น จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	(5) ห้ามคนงานจับหรือทำอันตรายสัตว์น้ำเพื่อบริโภคหรือจำหน่าย และห้ามทิ้งอุปกรณ์หรือเศษวัสดุที่อาจทำให้สัตว์น้ำติดพันหรือบาดเจ็บลงสู่แหล่งน้ำ
	ระยะดำเนินการ ภายหลังเปิดใช้งาน โครงสร้างสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลนและสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุจะยังคงเปิดช่องทางให้น้ำไหลผ่านได้ อย่างไรก็ตาม ตอม่อสะพานซึ่งเป็นโครงสร้างถาวรอาจทำให้ความเร็วกระแสน้ำ การกัดเซาะ และการสะสมตะกอนเปลี่ยนแปลงเฉพาะบริเวณ ส่งผลให้ลักษณะพื้นที่ท้องน้ำและถิ่นอาศัยของสิ่งมีชีวิตหน้าดินเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิม ขณะที่น้ำฝนที่ชะล้างผิวจราจรอาจพัดพาตะกอน คราบน้ำมัน และสารปนเปื้อนจากยานพาหนะลงสู่แหล่งน้ำ ซึ่งอาจส่งผลต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำได้หากมีการสะสมของสารปนเปื้อนในปริมาณที่มากพอ สำหรับงานบำรุงรักษาตามปกติ ส่วนใหญ่ดำเนินการบนผิวทางและโครงสร้างสะพาน จึงไม่ก่อให้เกิดการรบกวนถิ่นอาศัยในน้ำโดยตรง ส่วนงานซ่อมแซมพิเศษที่ต้องดำเนินการบริเวณฐานรากหรือตอม่อสะพานอาจรบกวนตะกอนและสิ่งมีชีวิตในน้ำเฉพาะจุดและเป็นครั้งคราว ดังนั้น จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ (1) ควบคุมงานบำรุงรักษาและซ่อมแซมสะพาน โดยจัดอุปกรณ์รองรับเศษวัสดุ สี น้ำมัน น้ำปูนซีเมนต์ และสารเคมีไม่ให้ตกลงแหล่งน้ำ หากต้องซ่อมแซมฐานรากหรือตอม่อในน้ำให้ใช้วิธีการที่ลดการรบกวนตะกอนและสิ่งมีชีวิตในน้ำ (2) ติดตามตรวจสอบแหล่งกักต่อน้ำ พืช แหล่งกักต่อน้ำ และสัตว์หน้าดินตามแผน โดยเปรียบเทียบกับข้อมูลพื้นฐานและผลสำรวจระยะก่อสร้าง พร้อมพิจารณาคุณภาพน้ำ ฤดูกาล และน้ำขึ้น-น้ำลง หากพบความผิดปกติที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ให้ตรวจสอบสาเหตุและกำหนดมาตรการแก้ไขเพิ่มเติม
3) พื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - แนวเส้นทางโครงการอยู่ในเขตพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และ ชั้น 5 ระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร กิจกรรมในการก่อสร้างส่งผลกระทบ ได้แก่ งานดินงานผิวทาง และชั้นทางดำเนินการก่อสร้างในเขตทางเดิม ดังนั้น กิจกรรมในการก่อสร้างจึงไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือสูญเสียพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ไม่มีผลกระทบ จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	ระยะดำเนินการ - ในระยะดำเนินการ กิจกรรมหลักของโครงการเป็นการใช้ประโยชน์ถนนและสะพานเพื่อการคมนาคมขนส่ง รวมถึงการบำรุงรักษาโครงสร้างให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน โดยไม่มีการขยายพื้นที่หรือเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มเติมจากขอบเขตโครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ทั้งนี้ แนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 4 และชั้นที่ 5 เป็นระยะทางประมาณ 22 กิโลเมตร และไม่พาดผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 การดำเนินโครงการตามปกติจึงไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำเพิ่มเติมจากที่ได้พิจารณาไว้ในระยะก่อสร้าง จึงคาดว่าระยะดำเนินการจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบเพิ่มเติมต่อพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีผลกระทบ จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ
4) พื้นที่ชุ่มน้ำ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลนและสะพานขนาดใหญ่ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่ชุ่มน้ำจากการใช้พื้นที่ก่อสร้างฐานราก ตอม่อสะพาน และพื้นที่ปฏิบัติงานชั่วคราว ทำให้พืชพรรณและถิ่นอาศัยในตำแหน่งก่อสร้างถูกเปลี่ยนแปลงหรือสูญเสียไป โดยเฉพาะพื้นที่ที่ใช้เป็นฐานรากและตอม่อซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงถาวร นอกจากนี้ การก่อสร้างในน้ำและการขุดเปิดหน้าดินอาจทำให้ตะกอนฟุ้งกระจายและถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำ ส่งผลต่อคุณภาพน้ำและสิ่งมีชีวิตในพื้นที่ชุ่มน้ำ ขณะที่โครงสร้างชั่วคราวหรือการจัดวางวัสดุที่กีดขวางร่องน้ำอาจเปลี่ยนแปลงการไหลเวียนของน้ำขึ้นน้ำลงและการแลกเปลี่ยนน้ำในพื้นที่ป่าชายเลน ซึ่งอาจกระทบต่อสภาพถิ่นอาศัยและหน้าที่ทางนิเวศวิทยาของพื้นที่ชุ่มน้ำได้ อย่างไรก็ตาม การออกแบบเป็นโครงสร้างสะพานบกช่วยลดการถมทับพื้นที่ป่าชายเลนและเปิดช่องทางให้น้ำไหลเวียนผ่านได้สะพานได้ จึงช่วยลดผลกระทบเมื่อเทียบกับการก่อสร้างคันทางถมดินต่อเนื่อง จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) สำรวจระบบระบายน้ำและทางน้ำธรรมชาติก่อนก่อสร้าง พร้อมจัดทำแผนระบายน้ำชั่วคราวให้สอดคล้องกับขั้นตอนก่อสร้าง เพื่อป้องกันการปิดกั้นทางน้ำและน้ำท่วมขัง (2) หากจำเป็นต้องรื้อย้ายหรือปิดระบบระบายน้ำเดิม ให้จัดทำทางระบายน้ำทดแทนก่อน และรักษาประสิทธิภาพการระบายน้ำตลอดช่วงก่อสร้าง (3) หลีกเลี่ยงการถมดินหรือวางโครงสร้างชั่วคราวกีดขวางร่องน้ำและการไหลของน้ำขึ้น-น้ำลง หากจำเป็นให้จัดช่องเปิดทางน้ำที่เพียงพอและรื้อถอนเมื่อหมดความจำเป็น (4) ติดตามสภาพอากาศและระดับน้ำ พร้อมเตรียมอุปกรณ์ระบายน้ำฉุกเฉิน หากการก่อสร้างทำให้น้ำท่วมขัง ให้เร่งเปิดทางระบายน้ำและแก้ไขทันที



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
		(5) เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้รื้อถอนโครงสร้างชั่วคราว กำจัดเศษวัสดุและตะกอน พร้อมตรวจสอบและคืนสภาพระบบระบายน้ำให้ใช้งานได้ตามแบบก่อนส่งมอบงาน
	ระยะดำเนินการ - ภายหลังเปิดใช้งาน โครงการจะไม่มีผิวดินหรือใช้พื้นที่ชุ่มน้ำเพิ่มเติมจากขอบเขตที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยโครงสร้างสะพานยังคงเปิดพื้นที่ใต้สะพานให้มีการไหลเวียนของน้ำขึ้นน้ำลงได้ จึงคาดว่าจะไม่เกิดการสูญเสียพื้นที่ชุ่มน้ำเพิ่มเติมจากกิจกรรมดำเนินโครงการตามปกติ คาดว่ากิจกรรมการเดินทางและการบำรุงรักษาตามปกติจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ชุ่มน้ำ	ระยะดำเนินการ - ไม่มีผลกระทบ จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์		
1) การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างงานดิน งานชั้นทาง และงานผิวทางในพื้นที่ชุมชน อาจทำให้ระบบระบายน้ำเดิมได้รับผลกระทบชั่วคราวจากการขุดเปิดหน้าดิน การกองเก็บวัสดุ และการจัดวางเครื่องจักร หากมีการปิดกั้นรางระบายน้ำหรือทางน้ำเดิมโดยไม่มีทางระบายน้ำชั่วคราวที่เพียงพอ อาจทำให้น้ำไหลระบายได้ช้าลง และเกิดน้ำท่วมขังเฉพาะบริเวณ โดยเฉพาะในช่วงฝนตกหนัก สำหรับการก่อสร้างสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลนและสะพานขนาดใหญ่ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ การก่อสร้างฐานราก ตอม่อ และทางเข้าพื้นที่ก่อสร้างชั่วคราว อาจกีดขวางทางน้ำหรือเปลี่ยนแปลงการไหลของน้ำขึ้นน้ำลงได้ หากมีการถมดินหรือวางโครงสร้างชั่วคราวขวางร่องน้ำ อาจทำให้เกิดการระบายน้ำล่าช้าหรือระดับน้ำเพิ่มสูงขึ้นเฉพาะบริเวณ อย่างไรก็ตาม การใช้โครงสร้างสะพานบกแทนคันทางถมดินต่อเนื่องช่วยลดการกีดขวางการไหลของน้ำในพื้นที่ป่าชายเลนได้ จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) สำรวจระบบระบายน้ำและทางน้ำธรรมชาติก่อนก่อสร้าง พร้อมจัดทำแผนระบายน้ำชั่วคราวให้สอดคล้องกับขั้นตอนก่อสร้าง เพื่อป้องกันการปิดกั้นทางน้ำและน้ำท่วมขัง (2) หากจำเป็นต้องรื้อย้ายหรือปิดระบบระบายน้ำเดิม ให้จัดทำทางระบายน้ำทดแทนก่อน และรักษาประสิทธิภาพการระบายน้ำตลอดช่วงก่อสร้าง (3) หลีกเลี่ยงการถมดินหรือวางโครงสร้างชั่วคราวกีดขวางทางน้ำในพื้นที่ป่าชายเลนและปากแม่น้ำเวฬุ หากจำเป็นให้จัดช่องเปิดทางน้ำที่เพียงพอและรื้อถอนเมื่อหมดความจำเป็น (4) ติดตามสภาพอากาศและระดับน้ำ พร้อมเตรียมอุปกรณ์ระบายน้ำฉุกเฉิน หากการก่อสร้างทำให้น้ำท่วมขัง ให้เร่งเปิดทางระบายน้ำและแก้ไขสาเหตุทันที



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
		(5) เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้รื้อถอนโครงสร้างชั่วคราว กำจัดเศษวัสดุและตะกอน พร้อมตรวจสอบและคืนสภาพระบบระบายน้ำให้ใช้งานได้ตามแบบก่อนส่งมอบงาน
	ระยะดำเนินการ - ภายหลังเปิดใช้งาน ถนนในพื้นที่ชุมชนอาจมีผลต่อการระบายน้ำหากระดับถนนที่ปรับปรุงใหม่สูงกว่าพื้นที่ข้างเคียง หรือหากท่อระบายน้ำและทางระบายน้ำตามแนวเส้นทางมีขนาดหรือจำนวนไม่เพียงพอ ซึ่งอาจทำให้น้ำไหลข้ามแนวนถนนได้ลดลง เกิดน้ำท่วมขังด้านใดด้านหนึ่งของถนน หรือทำให้ระยะเวลาการระบายน้ำยาวนานขึ้นในช่วงฝนตกหนัก สำหรับพื้นที่ป่าชายเลน โครงสร้างสะพานบกช่วยรักษาช่องทางการไหลของน้ำได้สะพานและลดผลกระทบจากการกีดขวางทางน้ำเมื่อเทียบกับคันทางถมดินต่อเนื่อง จึงคาดว่ากิจกรรมการเดินทางและการบำรุงรักษาตามปกติจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม	ระยะดำเนินการ - ไม่มีผลกระทบ จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ
2) การใช้ประโยชน์ที่ดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างโครงการ ได้แก่ งานดิน งานชั้นทางและผิวทางในบริเวณพื้นที่ชุมชน การก่อสร้างสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลน และการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ อาจส่งผลให้รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณแนวเส้นทางเปลี่ยนแปลงไป โดยพื้นที่ที่ใช้ก่อสร้างถนน รานราก ตอม่อ และโครงสร้างถาวรจะเปลี่ยนจากการใช้ประโยชน์เดิมเป็นพื้นที่ที่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม สำหรับช่วงที่ปรับปรุงถนนในเขตทางเดิม ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินคาดว่าจะมีจำกัด เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวใช้ประโยชน์เพื่อการคมนาคมอยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม กิจกรรมก่อสร้างอาจรบกวนการเข้าถึงที่ดินและการประกอบกิจกรรมของประชาชนบริเวณสองข้างทางเป็นการชั่วคราว ส่วนช่วงที่ก่อสร้างสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใช้งานชั่วคราวให้ชัดเจน ห้ามใช้พื้นที่นอกเขตที่ได้รับอนุญาต เพื่อป้องกันการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยไม่จำเป็น (2) หลีกเลี่ยงการใช้พื้นที่เกษตรกรรม ที่อยู่อาศัย และสถานประกอบการเป็นพื้นที่ก่อสร้างหรือกองเก็บวัสดุ หากจำเป็นต้องใช้พื้นที่เพิ่มเติม ต้องได้รับความยินยอมหรือดำเนินการตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้องก่อน



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	แม้การใช้โครงสร้างยกระดับจะช่วยลดการเปลี่ยนสภาพพื้นที่เมื่อเทียบกับการก่อสร้างคันทางถมดินต่อเนื่อง แต่ยังมีเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างถาวรเฉพาะบริเวณฐานรากและตอม่อ สำหรับสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุ ผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินจะเกี่ยวข้องกับพื้นที่ก่อสร้างบริเวณหัวสะพานและพื้นที่ปฏิบัติงานบนฝั่งเป็นหลัก จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	(3) จำกัดพื้นที่ก่อสร้างฐานราก ตอม่อ ทางเข้าพื้นที่ และการติดตั้งเครื่องจักรให้เท่าที่จำเป็น หลีกเลี่ยงการถมดินหรือกองวัสดุในป่าชายเลน และห้ามแผ้วถางนอกเขตที่ได้รับอนุญาต (4) รักษาทางเข้าออกที่ปลอดภัยสำหรับบ้านเรือน พื้นที่เกษตรกรรม และสถานประกอบการ หากจำเป็นต้องปิดทางเข้าออก ให้แจ้งล่วงหน้าและจัดทางทดแทนตามความเหมาะสม (5) เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างชั่วคราว ขนย้ายเครื่องจักรและเศษวัสดุ พร้อมฟื้นฟูสภาพดินและระบบระบายน้ำให้เหมาะสมกับการใช้ประโยชน์เดิม
	ระยะดำเนินการ - ในระยะดำเนินการ กิจกรรมหลักของโครงการ ได้แก่ การคมนาคมขนส่งของยานพาหนะ และการซ่อมแซมบำรุงรักษาถนนและสะพาน โดยการสัญจรของยานพาหนะเป็นการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ไม่มีกิจกรรมขุดดิน ถมดิน หรือใช้พื้นที่เพิ่มเติม จึงไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงประเภทและรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยตรงจากสภาพภายหลังการก่อสร้าง สำหรับกิจกรรมซ่อมแซมและบำรุงรักษาตามปกติ เช่น การซ่อมแซมผิวทาง การปรับปรุงเครื่องหมายจราจร การทำความสะอาดระบบระบายน้ำ และการตรวจสอบโครงสร้างสะพาน ส่วนใหญ่ดำเนินการภายในเขตทางและพื้นที่โครงสร้างเดิม จึงไม่ทำให้เกิดการสูญเสียพื้นที่หรือเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มเติม จึงคาดว่ากิจกรรมการคมนาคมขนส่งและการซ่อมแซมบำรุงรักษาตามปกติจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบเพิ่มเติมต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ระยะดำเนินการ - ไม่มีผลกระทบ จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
3) การเกษตรกรรม	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างโครงการ ได้แก่ งานดิน งานชั้นทางและผิวทาง การก่อสร้างสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลน และการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ อาจส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ หากพื้นที่บ่อเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำอยู่ภายในเขตทางหรือพื้นที่ที่จำเป็นต้องใช้ในการก่อสร้าง โดยพื้นที่ดังกล่าวอาจถูกเปลี่ยนสภาพเป็นโครงสร้างถนนหรือสิ่งก่อสร้างถาวร ส่งผลให้พื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำลดลงและสูญเสียศักยภาพในการประกอบอาชีพในระยะยาว ส่วนพื้นที่ที่ใช้เป็นพื้นที่ปฏิบัติงานชั่วคราวอาจทำให้เกษตรกรไม่สามารถใช้ประโยชน์เพื่อการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำได้ตลอดช่วงก่อสร้าง - นอกจากนี้ การก่อสร้างอาจกระทบต่อคันบ่อ ทางเข้าออก และระบบรับน้ำหรือระบายน้ำของบ่อเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ทำให้เกษตรกรต้องปรับเปลี่ยนวิธีการจัดการบ่อหรือหยุดการเพาะเลี้ยงบางส่วน รวมถึงอาจเกิดผลกระทบต่อผลผลิตและรายได้ จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) แจกแผนและกำหนดเวลาก่อสร้างแก่ผู้ประกอบการล่วงหน้า เพื่อให้สามารถวางแผนจับสัตว์น้ำ จำหน่ายผลผลิต หรือปรับรอบการเพาะเลี้ยงได้อย่างเหมาะสม (2) สำรวจและตรวจสอบสิทธิในที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และทรัพย์สินที่ได้รับผลกระทบจากการใช้พื้นที่บ่อเพาะเลี้ยง เพื่อก่อสร้างโครงสร้างถาวร พร้อมดำเนินการจัดหาที่ดินและชดเชยตามหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง (3) รักษาทางเข้าออกพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำให้สามารถขนส่งอาหาร อุปกรณ์ และผลผลิตได้ หากจำเป็นต้องปิดทางชั่วคราว ให้แจ้งล่วงหน้าและจัดทางทดแทนตามความเหมาะสม (4) จัดช่องทางรับเรื่องร้องเรียนและเร่งตรวจสอบความเสียหายต่อบ่อเพาะเลี้ยง ระบบน้ำเข้า-ออก หรือผลผลิต ร่วมกับผู้ได้รับผลกระทบ พร้อมแก้ไขหรือพิจารณาความรับผิดชอบตามผลการตรวจสอบ
	ระยะดำเนินการ - ในระยะดำเนินการ กิจกรรมหลักของโครงการ ได้แก่ การคมนาคมขนส่งของยานพาหนะ และการซ่อมแซมบำรุงรักษาถนนและสะพาน โดยการสัญจรของยานพาหนะตามปกติเป็นการใช้ประโยชน์โครงสร้างที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ไม่มีการใช้พื้นที่เพิ่มเติม จึงไม่ทำให้พื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำลดลงจากที่ได้พิจารณาไว้ในระยะก่อสร้าง ทั้งนี้ การสูญเสียพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจากการก่อสร้างโครงสร้างถาวรถือเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างและคงอยู่ต่อเนื่อง ไม่ใช่การสูญเสียพื้นที่เพิ่มเติมจากกิจกรรมการคมนาคม	ระยะดำเนินการ - ไม่มีผลกระทบ จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สำหรับกิจกรรมซ่อมแซมและบำรุงรักษาตามปกติ เช่น การซ่อมผิวทาง การทำความสะอาดระบบระบายน้ำ และการตรวจสอบโครงสร้างสะพาน จะดำเนินการภายในเขตทางและพื้นที่โครงสร้างเดิม จึงไม่คาดว่าจะกระทบต่อขนาดพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำหรือการใช้ประโยชน์บ่อเพาะเลี้ยงเพิ่มเติม จึงคาดว่ากิจกรรมการคมนาคมขนส่งและการซ่อมแซมบำรุงรักษาตามปกติจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบเพิ่มเติมต่อพื้นที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	
4) การคมนาคมขนส่งและจราจร	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างงานดิน งานชั้นทาง และงานผิวทางในช่วงถนนเดิม อาจจำเป็นต้องปิดช่องจราจรบางส่วนหรือปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินรถชั่วคราว ส่งผลให้ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรลดลง ความเร็วในการเดินทางลดลง และอาจเกิดการชะลอตัวหรือแออัดยสะสม โดยเฉพาะบริเวณทางแยก ทางเข้าออกชุมชน และช่วงเวลาที่ปริมาณจราจรสูง นอกจากนี้ การขนส่งวัสดุก่อสร้าง ดิน และอุปกรณ์ รวมถึงการเข้าออกของรถบรรทุกและเครื่องจักร อาจเพิ่มปริมาณรถขนาดใหญ่บนถนนที่ใช้เป็นเส้นทางขนส่ง ทำให้เกิดความล่าช้าและเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง สำหรับการก่อสร้างสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลนและสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุ ผลกระทบต่อการจราจรทางบกจะเกิดจากการขนส่งวัสดุและเครื่องจักร รวมถึงการเชื่อมต่อพื้นที่ก่อสร้างกับถนนเดิมเป็นหลัก หากมีการก่อสร้างบริเวณทางเข้าออกหรือทางเชื่อม อาจรบกวนการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงได้เป็นการชั่วคราว จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) จัดทำแผนจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง โดยผู้รับจ้างต้องกำหนดช่วงเวลาปิดช่องจราจร รูปแบบการเบี่ยงการจราจร เส้นทางขนส่งวัสดุ และตำแหน่งทางเข้าออกพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน พร้อมเสนอแผนต่อผู้ควบคุมงานและประสานหน่วยงานที่รับผิดชอบเส้นทางก่อนดำเนินการ (2) รักษาช่องทางสัญจรให้เพียงพอและปลอดภัย สำหรับงานดิน งานชั้นทาง และงานผิวทางในช่วงถนนเดิม ให้แบ่งพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วงสั้น ๆ ตามความเหมาะสม หลีกเลี่ยงการปิดช่องจราจรหลายช่วงพร้อมกันโดยไม่จำเป็น และจัดทางเบี่ยงหรือระบบสลับทิศทางการเดินทางเมื่อไม่สามารถเปิดช่องจราจรได้ตามปกติ (3) ติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมและเตือนการจราจรให้ชัดเจน ได้แก่ ป้ายเตือนเขตก่อสร้าง ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายบอกทางเบี่ยง กรวยจราจร แผงกั้น และอุปกรณ์สะท้อนแสงหรือไฟสัญญาณในเวลากลางคืน โดยติดตั้งล่วงหน้าในระยะที่



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
		ผู้ขับที่สามารถรับรู้และชะลอรถได้อย่างปลอดภัย พร้อมตรวจสอบให้อุปกรณ์อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตลอดระยะก่อสร้าง (4) รักษาทางเข้าออกของชุมชนและสถานประกอบการ โดยจัดทำทางเข้าออกชั่วคราวให้ประชาชนสามารถเดินทางเข้าถึงที่อยู่อาศัย พื้นที่ประกอบอาชีพ และสถานที่สำคัญได้อย่างต่อเนื่อง หากจำเป็นต้องปิดทางเข้าออกชั่วคราว ต้องแจ้งผู้ได้รับผลกระทบล่วงหน้าและจัดทำทดแทนตามความเหมาะสม (5) ประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างและการเปลี่ยนแปลงเส้นทาง ให้ประชาชนและผู้ใช้ทางทราบล่วงหน้า โดยระบุช่วงถนนที่ก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินงาน เส้นทางเบี่ยงและช่องทางติดต่อสอบถามหรือร้องเรียน พร้อมปรับปรุงข้อมูลเมื่อแผนงานเปลี่ยนแปลง (6) คำนวณสภาพการจราจรเมื่อก่อสร้างแต่ละช่วงแล้วเสร็จ โดยเก็บเครื่องจักร วัสดุ และอุปกรณ์ก่อสร้างออกจากผิวจราจร ตรวจสอบความเรียบของผิวทาง เครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัย ก่อนเปิดให้ประชาชนใช้เส้นทางตามปกติ
	ระยะดำเนินการ - ในระยะดำเนินการ กิจกรรมหลัก ได้แก่ การเดินทางและขนส่งของยานพาหนะบนถนนและสะพานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งจะทำให้เกิดทางเลือกในการเดินทาง และการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระหว่างพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดเพิ่มขึ้น โดยอาจช่วยกระจายปริมาณจราจรจากเส้นทางเดิมและเพิ่มความ	ระยะดำเนินการ (1) ดูแลเครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ให้อยู่ในสภาพชัดเจนและพร้อมใช้งาน โดยเฉพาะบริเวณทางเชื่อม ทางแยก ทางโค้ง และช่วงเปลี่ยนจากถนนระดับพื้นดินเข้าสู่สะพาน



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	สะดวกในการเดินทาง สำหรับกิจกรรมซ่อมแซมและบำรุงรักษาตามปกติ เช่น การซ่อมผิวทาง การปรับปรุงเครื่องหมายจราจร และการตรวจสอบโครงสร้างสะพาน อาจจำเป็นต้องปิดช่องจราจรบางส่วนเป็นครั้งคราว ส่งผลให้การเดินทางชะลอตัวเฉพาะบริเวณและช่วงเวลาดำเนินงาน ส่วนงานซ่อมแซมพิเศษที่ต้องปิดช่องจราจรเป็นเวลานานหรือปิดการใช้สะพานบางส่วน อาจส่งผลกระทบมากกว่างานบำรุงรักษาตามปกติ และต้องประเมินตามแผนดำเนินงานจริงสำหรับกิจกรรมการคมนาคม คาดว่าโครงการมีแนวโน้มช่วยเพิ่มความสะดวกและการเชื่อมโยงโครงข่าย ส่วนกิจกรรมซ่อมแซมและบำรุงรักษาตามปกติคาดว่าจะก่อให้เกิดผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	(2) ติดตั้งป้ายเตือนและอุปกรณ์กันเขตซ่อมแซม ในระยะที่ผู้ขับขี่สามารถมองเห็นและชะลอรถได้อย่างปลอดภัย พร้อมจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในกรณีที่ต้องปิดช่องจราจรหรือใช้ช่องจราจรร่วมกัน
5) การจัดการน้ำเสีย สิ่งปฏิกูล และขยะมูลฝอย	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างงานดิน งานชั้นทางและผิวทาง การก่อสร้างสะพานบก และสะพานข้ามปากแม่น้ำเวหุ จะมีคนงานและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ ทำให้เกิดน้ำเสียจากการอุปโภคบริโภคและการใช้ห้องสุขา รวมถึงสิ่งปฏิกูลและขยะมูลฝอยจากกิจกรรมประจำวัน หากไม่มีห้องสุขา ระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสีย หรือการจัดเก็บขยะที่เพียงพอ อาจเกิดการระบายน้ำเสียและการทิ้งสิ่งปฏิกูลหรือขยะลงสู่พื้นที่ข้างเคียง ส่งผลให้เกิดกลิ่นรบกวน สภาพไม่ถูกสุขลักษณะ และการปนเปื้อนในแหล่งน้ำ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ป่าชายเลนและปากแม่น้ำเวหุ นอกจากนี้ กิจกรรมก่อสร้างยังทำให้เกิดเศษวัสดุ เช่น เศษคอนกรีต เศษไม้ บรรจุภัณฑ์ และวัสดุเหลือใช้ ซึ่งหากจัดเก็บไม่เหมาะสมอาจถูกน้ำฝนชะล้างหรือพัดพาลงสู่ร่องน้ำและพื้นที่ชุ่มน้ำได้ ส่วนของเสียที่มีการปนเปื้อนน้ำมันหรือสารเคมีจากการซ่อมบำรุงเครื่องจักร จำเป็นต้องแยกจัดการจากขยะมูลฝอยทั่วไป จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) จัดห้องสุขาที่ถูกสุขลักษณะให้เหมาะสมกับจำนวนคนงาน ทั้งในบริเวณที่พักคนงานและพื้นที่ปฏิบัติงาน พร้อมจัดให้มีระบบบำบัดหรือถังกักเก็บสิ่งปฏิกูลที่เหมาะสม และให้ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตดำเนินการสูบและนำไปกำจัดตามหลักสุขาภิบาล ห้ามปล่อยสิ่งปฏิกูลลงสู่พื้นดิน ร่องน้ำ และแหล่งน้ำโดยตรง (2) เลือกที่ตั้งพื้นที่พักคนงานและจุดจัดการของเสียอย่างเหมาะสม โดยหลีกเลี่ยงการตั้งที่พักคนงาน ห้องสุขา จุดรวบรวมขยะ และระบบบำบัดน้ำเสียในพื้นที่ป่าชายเลน พื้นที่ชุ่มน้ำ และบริเวณที่เสี่ยงต่อการถูกน้ำท่วม เพื่อป้องกันการรั่วไหลและแพร่กระจายของน้ำเสียหรือสิ่งปฏิกูลเข้าสู่แหล่งน้ำ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
		(3) จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยอย่างเพียงพอ โดยใช้ภาชนะที่มีฝาปิดมิดชิด ตั้งอยู่ในบริเวณที่เหมาะสมและไม่กีดขวางการระบายน้ำ พร้อมคัดแยกขยะทั่วไป ขยะรีไซเคิล และของเสียที่ต้องจัดการเป็นพิเศษตั้งแต่ต้นทาง (4) ประสานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือผู้ประกอบการที่สามารถรับขยะไปจัดการได้อย่างถูกต้อง ห้ามเผา ฝังกลบ หรือทิ้งขยะในพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่ป่าชายเลน ร่องน้ำ และปากแม่น้ำเวฬุ (5) จัดการของเสียที่ปนเปื้อนน้ำมันและสารเคมีแยกต่างหาก เช่น ผ้าเช็ดคราบน้ำมัน ภาชนะบรรจุสารเคมี และวัสดุดูดซับสารที่หกเร็วไหล โดยจัดเก็บในภาชนะที่เหมาะสม มีป้ายระบุประเภทของเสีย และส่งให้ผู้รับดำเนินการที่มีสิทธิรับของเสียประเภทนั้นตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ห้ามนำไปทิ้งรวมกับขยะมูลฝอยทั่วไป
	ระยะดำเนินการ - ในระยะดำเนินการ กิจกรรมหลัก ได้แก่ การคมนาคมขนส่งของยานพาหนะ และการซ่อมแซมบำรุงรักษาถนนและสะพาน โดยโครงการเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม มีใช้สถานประกอบการที่มีกิจกรรมใช้น้ำหรือมีผู้พักอาศัยประจำ จึงไม่คาดว่าจะมีน้ำเสียหรือสิ่งปฏิกูลเกิดขึ้นจากการใช้ถนนและสะพานตามปกติ สำหรับกิจกรรมซ่อมแซมและบำรุงรักษา อาจมีขยะและเศษวัสดุเกิดขึ้นเป็นครั้งคราว เช่น เศษผิวทาง วัสดุบรรจุภัณฑ์ และขยะจากเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน หากไม่มีการรวบรวมและนำออกจากพื้นที่ อาจเกิดการสะสมหรือแพร่กระจายลงสู่แหล่งน้ำได้ จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ (1) รวบรวมเศษวัสดุจากงานซ่อมแซมบำรุงรักษา เช่น เศษผิวทาง เศษคอนกรีต และบรรจุภัณฑ์ โดยห้ามทิ้งหรือกองวัสดุไว้บนไหล่ทาง ในร่องระบายน้ำ หรือบนสะพานหลังเสร็จสิ้นการปฏิบัติงาน และต้องขนย้ายไปใช้ประโยชน์หรือกำจัดอย่างเหมาะสม (2) ควบคุมของเสียจากงานซ่อมแซมที่มีการใช้สารเคมี โดยจัดให้มีภาชนะและอุปกรณ์รองรับสี น้ำมัน สารเคมี และวัสดุปนเปื้อน ไม่ให้หกหล่นหรือรั่วไหลลงสู่แหล่งน้ำ พร้อมแยกส่งกำจัดตามประเภทของเสีย



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
6) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างงานดิน งานชั้นทางและผิวทางในช่วงถนนเดิม อาจกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคที่ติดตั้งอยู่ภายในหรือใกล้เขตทาง เช่น เสาคานไฟฟ้า สายไฟฟ้า ท่อประปา สายสื่อสาร และท่อระบายน้ำ โดยเฉพาะบริเวณที่ต้องขุดดิน ปรับระดับถนน หรือก่อสร้างโครงสร้างระบายน้ำ หากสาธารณูปโภคดังกล่าวอยู่ในตำแหน่งที่ขัดกับงานก่อสร้าง อาจจำเป็นต้องรื้อย้ายหรือปรับตำแหน่ง ซึ่งอาจทำให้การให้บริการไฟฟ้า ประปา หรือโทรคมนาคมหยุดชะงักเป็นการชั่วคราว นอกจากนี้ การขุดดินโดยไม่ทราบตำแหน่งแนวท่อและสายสื่อสารที่ฝังใต้ดินอาจทำให้อุปกรณ์ได้รับความเสียหายและกระทบต่อผู้ใช้บริการในพื้นที่ได้ สำหรับการก่อสร้างสะพานบกและสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุ ผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคจะขึ้นอยู่กับตำแหน่งฐานรากตอม่อ หัวสะพาน และพื้นที่ปฏิบัติงาน หากมีแนวท่อหรือสายสาธารณูปโภคพาดผ่านพื้นที่ดังกล่าว อาจจำเป็นต้องดำเนินการป้องกันหรือรื้อย้ายก่อนเริ่มก่อสร้าง ส่วนการปิดช่องจราจรและการจัดพื้นที่ก่อสร้างบริเวณชุมชนอาจทำให้ประชาชนเดินทางเข้าถึงสถานศึกษา สถานพยาบาล และสถานที่ให้บริการสาธารณะได้ไม่สะดวกเป็นการชั่วคราว โดยเฉพาะกรณีที่ทางเข้าออกตั้งอยู่ติดกับพื้นที่ก่อสร้าง ผลกระทบดังกล่าวมีลักษณะเฉพาะบริเวณและส่วนใหญ่เกิดขึ้นชั่วคราว แต่หากเกิดความเสียหายต่อระบบสาธารณูปโภคหลัก อาจส่งผลต่อผู้ใช้บริการนอกพื้นที่ก่อสร้างได้ด้วย ดังนั้น คาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) ประสานหน่วยงานเจ้าของระบบเพื่อตรวจสอบตำแหน่งเสาคานไฟฟ้า สายไฟฟ้า ท่อประปา สายสื่อสาร และระบบสาธารณูปโภคอื่นที่อยู่ภายในหรือใกล้พื้นที่ก่อสร้าง พร้อมแสดงตำแหน่งในแบบก่อสร้างและกำหนดวิธีป้องกันความเสียหายให้ชัดเจน (2) ประสานแผนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคล่วงหน้า หากพบว่าสาธารณูปโภคอยู่ในตำแหน่งที่ขัดกับการก่อสร้าง ต้องประสานหน่วยงานเจ้าของระบบเพื่อกำหนดวิธีการและช่วงเวลาการรื้อย้าย โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว และหลีกเลี่ยงการหยุดให้บริการโดยไม่จำเป็น (3) ในกรณีที่จำเป็นต้องหยุดจ่ายน้ำประปา ไฟฟ้า หรือบริการสื่อสารเป็นเวลานาน ให้ประสานหน่วยงานเจ้าของระบบเพื่อพิจารณาจัดบริการทดแทนตามความเหมาะสม โดยให้ความสำคัญกับสถานพยาบาล สถานศึกษา และผู้ใช้บริการที่จำเป็นต้องได้รับบริการอย่างต่อเนื่อง (4) แจ้งประชาชนที่ได้รับผลกระทบล่วงหน้า โดยประชาสัมพันธ์กำหนดการรื้อย้ายสาธารณูปโภค ช่วงเวลาที่อาจหยุดให้บริการ และช่องทางติดต่อสอบถามหรือแจ้งเหตุขัดข้องเพื่อให้ประชาชนสามารถเตรียมความพร้อมและลดความเดือดร้อนจากการก่อสร้าง



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
		(5) ตรวจสอบและส่งมอบระบบสาธารณูปโภคที่รื้อย้ายหรือปรับปรุง โดยร่วมกับหน่วยงานเจ้าของระบบตรวจสอบความเรียบร้อยและความพร้อมใช้งานก่อนเปิดให้บริการตามปกติ พร้อมปรับคืนสภาพพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายให้เหมาะสม (6) จัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียน สำหรับประชาชนและหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบจากการหยุดให้บริการหรือการเข้าถึงสถานที่สาธารณะ โดยบันทึกปัญหา ตรวจสอบสาเหตุ และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการแก้ไขอย่างเหมาะสม
	ระยะดำเนินการ - ในระยะดำเนินการ กิจกรรมหลัก ได้แก่ การคมนาคมขนส่งของยานพาหนะ และการซ่อมแซมบำรุงรักษาถนนและสะพาน โดยการเดินทางตามปกติไม่มีกิจกรรมขุดดินหรือรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค จึงไม่คาดว่าจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อการให้บริการไฟฟ้า ประปา และโทรคมนาคม อีกทั้งการเปิดใช้เส้นทางอาจช่วยเพิ่มทางเลือกในการเดินทางไปยังสถานศึกษา สถานพยาบาล และสถานที่ให้บริการสาธารณะ สำหรับกิจกรรมซ่อมแซมและบำรุงรักษาตามปกติ เช่น การซ่อมผิวทาง การทำความสะอาดระบบระบายน้ำ และการตรวจสอบโครงสร้างสะพาน ส่วนใหญ่ดำเนินการภายในพื้นที่โครงการเดิม จึงคาดว่าจะไม่กระทบต่อระบบสาธารณูปโภคหรือทำให้การให้บริการสาธารณะหยุดชะงัก	ระยะดำเนินการ - ไม่มีผลกระทบ จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต		
1) เศรษฐกิจ-สังคม	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้าง งานดิน งานชั้นทางและผิวทางในช่วงถนนเดิม รวมถึงการก่อสร้างสะพานบกผ่านพื้นที่ป่าชายเลนและสะพานขนาดใหญ่ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ อาจส่งผลกระทบต่อดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะครัวเรือนและสถานประกอบการที่ตั้งอยู่ใกล้เขตก่อสร้าง การปิดช่องจราจร การใช้ทางเบี่ยง และการขนส่งวัสดุอาจทำให้การเดินทาง การขนส่งสินค้า และการเข้าถึงร้านค้าหรือสถานประกอบการไม่สะดวก ส่งผลให้ประชาชนมีเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น ขณะที่สถานประกอบการบางแห่งอาจมีจำนวนลูกค้าหรือรายได้ลดลงชั่วคราว - สำหรับประชาชนที่ประกอบอาชีพประมงและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำบริเวณปากแม่น้ำเวฬุ กิจกรรมก่อสร้างสะพานและการขนส่งวัสดุอาจรบกวนเส้นทางสัญจรทางน้ำ การเข้าถึงพื้นที่ประกอบอาชีพ และการขนส่งผลผลิต - หากมีการจำกัดพื้นที่ทำงานหรือเส้นทางผ่านเป็นการชั่วคราว นอกจากนี้ หากโครงการใช้พื้นที่บ่อเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำหรือพื้นที่ประกอบอาชีพเป็นการถาวร อาจทำให้ผู้ได้รับผลกระทบสูญเสียพื้นที่ผลิตและรายได้ในระยะยาว ซึ่งต้องตรวจสอบจำนวนผู้ได้รับผลกระทบ ขนาดพื้นที่ที่สูญเสีย - กิจกรรมก่อสร้างยังอาจก่อให้เกิดฝุ่นละออง เสียงดัง ความสั่นสะเทือน และความกังวลด้านความปลอดภัย ซึ่งรบกวนการดำรงชีวิตของประชาชนใกล้พื้นที่ก่อสร้าง และอาจนำไปสู่ข้อร้องเรียนหรือความขัดแย้งระหว่างประชาชนกับผู้ดำเนินโครงการได้ หากขาดการสื่อสารและการแก้ไขปัญหาอย่างเหมาะสม - ในด้านบวก การก่อสร้างอาจก่อให้เกิดการจ้างงานและการใช้จ่ายในพื้นที่ เช่น การจัดซื้อวัสดุ การใช้บริการร้านอาหารและที่พัก จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) สำรวจและจัดทำทะเบียนผู้ได้รับผลกระทบก่อนเริ่มก่อสร้าง โดยตรวจสอบครัวเรือน ร้านค้า สถานประกอบการ ผู้ประกอบอาชีพประมงและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ตลอดจนพื้นที่ประกอบอาชีพที่อยู่ในหรือใกล้เขตก่อสร้าง พร้อมบันทึกลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่ ช่องทางเข้าออก และความเสี่ยงต่อการสูญเสียรายได้ (2) แจกแผนการก่อสร้างให้ประชาชนทราบล่วงหน้า โดยระบุพื้นที่และช่วงเวลาที่จะดำเนินงาน กิจกรรมที่อาจรบกวนการประกอบอาชีพ การปิดช่องจราจรหรือทางเข้าออก และเส้นทางทดแทน พร้อมแจ้งการเปลี่ยนแปลงแผนงานให้ผู้ได้รับผลกระทบทราบอย่างต่อเนื่อง (3) รักษาการเข้าถึงพื้นที่ประกอบอาชีพประมงและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ โดยประสานผู้ประกอบอาชีพก่อนดำเนินงาน บริเวณสะพานบกและสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุ กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน และหลีกเลี่ยงการกีดขวางเส้นทางสัญจรทางน้ำ ทางเข้าบ่อเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ และเส้นทางขนส่งผลผลิตโดยไม่จำเป็น หากต้องจำกัดการผ่านชั่วคราว ต้องแจ้งกำหนดเวลาและจัดแนวทางทดแทนที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงความปลอดภัย



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
		(4) ส่งเสริมการจ้างงานและการใช้บริการในท้องถิ่นตามความเหมาะสม โดยประชาสัมพันธ์ตำแหน่งงานที่เปิดรับให้ประชาชนในพื้นที่ทราบ และพิจารณาจ้างแรงงานหรือใช้บริการจากผู้ประกอบการในท้องถิ่นที่มีคุณสมบัติตรงตามความต้องการของงาน (5) จัดให้มีกลไกรับเรื่องร้องเรียนและแก้ไขปัญหา โดยกำหนดผู้ประสานงาน ช่องทางติดต่อ และขั้นตอนรับเรื่องร้องเรียนที่ประชาชนเข้าถึงได้ พร้อมบันทึกประเด็นร้องเรียน ตรวจสอบข้อเท็จจริง แจ้งผลการดำเนินการแก่ผู้ร้องเรียน และติดตามว่าปัญหาได้รับการแก้ไขแล้วหรือไม่
	ระยะดำเนินการ - เมื่อเปิดใช้โครงการ ถนนและสะพานจะเป็นโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ซึ่งอาจเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและขนส่งสินค้า ช่วยให้ประชาชนเข้าถึงแหล่งงาน ตลาด สถานศึกษา สถานพยาบาล และบริการสาธารณะได้สะดวกขึ้น รวมถึงอาจสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่ได้รับประโยชน์จากการเชื่อมต่อเส้นทาง สำหรับผู้ประกอบการอาชีพประมงและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ผลกระทบด้านรายได้ที่อาจสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงคุณภาพน้ำ ระบบนิเวศ หรือการใช้ประโยชน์พื้นที่ ส่วนการสูญเสียพื้นที่ประกอบอาชีพจากการก่อสร้างเป็นผลกระทบถาวรที่อาจยังส่งผลต่อรายได้ในระยะดำเนินการ แม้จะไม่มีการใช้พื้นที่เพิ่มเติมหลังเปิดใช้โครงการก็ตาม ดังนั้น จึงคาดว่าโครงการมีศักยภาพก่อให้เกิดผลกระทบทางบวกด้านการเดินทางและโอกาสทางเศรษฐกิจในระดับสูง สำหรับการซ่อมแซมผิวทาง การตรวจสอบสะพาน และการบำรุงรักษาระบบระบายน้ำตามปกติ	ระยะดำเนินการ - คงช่องทางรับเรื่องร้องเรียนภายหลังเปิดใช้โครงการ เพื่อรับแจ้งปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการเข้าถึงพื้นที่ประกอบอาชีพ การเดินทาง และผลกระทบต่อการดำรงชีวิตที่อาจสัมพันธ์กับโครงการ พร้อมตรวจสอบและประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขตามข้อเท็จจริง



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	อาจจำเป็นต้องปิดช่องจราจรบางส่วนเป็นครั้งคราว ส่งผลให้ประชาชนเดินทางหรือขนส่งสินค้าไม่สะดวกและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาสั้น ๆ โดยเฉพาะบริเวณทางเชื่อมชุมชนและสถานประกอบการ ทั้งนี้ หากเป็นงานซ่อมแซมพิเศษที่ต้องปิดเส้นทางเป็นเวลานาน อาจส่งผลกระทบต่อประกอบอาชีพและการเข้าถึงบริการสาธารณะมากกว่างานบำรุงรักษาทั่วไป จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	
2) การอุทกศาสตร์ที่ดิน	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมก่อสร้างงานดิน งานชั้นทางและผิวทางในช่วงถนนเดิม รวมถึงการก่อสร้างทางเชื่อม หัวสะพาน และองค์ประกอบอื่นของโครงการ อาจจำเป็นต้องใช้พื้นที่บางส่วนที่อยู่ในกรรมสิทธิ์หรือการครอบครองของประชาชน โดยอาจมีการดำเนินการขออนุญาตที่ดินเพื่อใช้ประโยชน์ในการก่อสร้าง ทำให้สูญเสียสิทธิในการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนที่อุทกศาสตร์อย่างถาวร และอาจส่งผลกระทบต่อขนาด รูปร่าง หรือความต่อเนื่องของที่ดินส่วนที่เหลือ โดยเฉพาะแปลงที่มีพื้นที่จำกัดหรือใช้ประกอบอาชีพ เช่น พื้นที่เกษตรและบ่อเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ นอกจากนี้ หากมีสิ่งปลูกสร้าง รั้ว ต้นไม้ หรือระบบสาธารณูปโภคส่วนบุคคลอยู่ในพื้นที่ อาจจำเป็นต้องรื้อย้ายหรือปรับปรุง ซึ่งก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายหรือความไม่สะดวกแก่เจ้าของที่ดิน ในด้านสังคม หากประชาชนได้รับข้อมูลเกี่ยวกับขอบเขตพื้นที่ วัตถุประสงค์ และผลทางสิทธิของการอุทกศาสตร์ที่ดินไม่ครบถ้วน หรือมีความเข้าใจแตกต่างกันเกี่ยวกับความสมัครใจและเงื่อนไขการดำเนินการ อาจก่อให้เกิดข้อร้องเรียนหรือข้อพิพาทระหว่างเจ้าของที่ดินกับหน่วยงานผู้ดำเนินการได้ จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบระดับสูง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) สำรวจและตรวจสอบสถานะที่ดินในแนวเขตทางให้ชัดเจน โดยกรมทางหลวงชนบทต้องตรวจสอบแนวเขตทางตามแบบโครงการร่วมกับข้อมูลกรรมสิทธิ์และการครอบครองที่ดิน เพื่อจำแนกพื้นที่ที่เป็นเขตทางเดิม ที่ดินที่มีการอุทกศาสตร์แล้ว ที่ดินที่อยู่ระหว่างดำเนินการ และที่ดินที่จำเป็นต้องได้มาเพิ่มเติม พร้อมจัดทำทะเบียนแสดงเลขที่แปลง เนื้อที่และผู้มีสิทธิที่เกี่ยวข้อง (2) หลีกเลี่ยงและลดการใช้ที่ดินของประชาชนเพิ่มเติม โดยพิจารณาปรับรายละเอียดการออกแบบและตำแหน่งองค์ประกอบโครงการภายในขอบเขตที่เหมาะสม เพื่อลดจำนวนแปลงและเนื้อที่ที่ต้องขออนุญาต (3) ชี้แจงข้อมูลการอุทกศาสตร์ที่ดินแก่เจ้าของที่ดินเป็นรายแปลง โดยแสดงแนวเขตและขนาดพื้นที่ที่ต้องการใช้ วัตถุประสงค์ของโครงการ ผลต่อสิทธิในที่ดิน และผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินส่วนที่เหลือให้ชัดเจน



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
		(4) ดำเนินการอุทิศที่ดินบนพื้นฐานของความสมัครใจ โดยต้องไม่ถือว่าการเข้าร่วมประชุม การรับทราบข้อมูล หรือการไม่คัดค้านโครงการเป็นการแสดงเจตนาอุทิศที่ดิน การแสดงเจตนาต้องดำเนินการผ่านเอกสารและขั้นตอนที่ถูกต้องตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง (5) ตรวจสอบและจัดการทรัพย์สินที่ได้รับผลกระทบก่อนเข้าพื้นที่ หากพื้นที่ที่เกี่ยวข้องมีรั้ว อาคาร ต้นไม้ ระบบประปาส่วนบุคคล หรือทรัพย์สินอื่น ต้องจัดทำบัญชีทรัพย์สินร่วมกับผู้มีสิทธิและชี้แจงแนวทางดำเนินการให้ชัดเจน (6) จัดทำหลักฐานและกำหนดแนวเขตพื้นที่ให้ตรวจสอบได้ โดยบันทึกผลการตรวจสอบสิทธิ เอกสารแสดงเจตนาขอบเขตและเนื้อที่ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนข้อตกลงที่จำเป็นพร้อมปึกหมุดหรือแสดงแนวเขตให้ชัดเจนก่อนเริ่มก่อสร้าง (7) ควบคุมการก่อสร้างไม่ให้รุกล้ำที่ดินนอกเขตทาง โดยกำหนดขอบเขตพื้นที่ทำงาน พื้นที่พักรถ และเส้นทางเข้าออกเครื่องจักรอย่างชัดเจน ห้ามใช้ที่ดินของประชาชนเพิ่มเติมโดยไม่ได้รับอนุญาต หากจำเป็นต้องใช้พื้นที่ชั่วคราวต้องตกลงเงื่อนไขกับผู้มีสิทธิก่อนดำเนินการ และคืนสภาพพื้นที่ตามข้อตกลงเมื่อใช้งานแล้วเสร็จ (8) จัดให้มีช่องทางรับข้อร้องเรียนและข้อโต้แย้งด้านสิทธิในที่ดิน โดยกำหนดผู้ประสานงานและขั้นตอนตรวจสอบกรณีมีข้อสงสัยเกี่ยวกับแนวเขต เนื้อที่ ความสมัครใจ หรือทรัพย์สินที่ได้รับผลกระทบ พร้อมแจ้งผลการตรวจสอบแก่ผู้ร้องเรียน



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	ระยะดำเนินการ ในระยะดำเนินการ การใช้ถนนและสะพาน รวมถึงการบำรุงรักษาตามปกติ จะอยู่ภายในเขตทาง จึงไม่คาดว่าจะมีการขรุขระที่ดินเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม ผลกระทบต่อเจ้าของที่ดินที่อุทิศพื้นที่ไปก่อนก่อสร้างอาจยังคงอยู่ โดยต้องพิจารณาผลกระทบดังกล่าวตั้งแต่ขั้นตอนการได้มาซึ่งที่ดิน หากงานซ่อมแซมพิเศษจำเป็นต้องใช้พื้นที่นอกเขตทาง ต้องตรวจสอบสิทธิและดำเนินการตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้องเป็นรายกรณี จึงประเมินว่าการใช้เส้นทางและการบำรุงรักษาตามปกติไม่ก่อให้เกิดผลกระทบจากการขรุขระที่ดินเพิ่มเติม	ระยะดำเนินการ ไม่มีผลกระทบ จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ
3) สาธารณสุขและสุขภาพ	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง กิจกรรมก่อสร้างงานดิน งานชั้นทางและผิวทาง การขนส่งวัสดุ การใช้เครื่องจักร ตลอดจนการก่อสร้างสะพานบกและสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุ อาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองและไอเสียจากเครื่องจักรและรถบรรทุก ซึ่งส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะอาการระคายเคืองตา จมูก และระบบทางเดินหายใจ รวมถึงอาจกระตุ้นอาการของผู้ที่มีโรคระบบทางเดินหายใจอยู่เดิม ด้านเสียงดังจากเครื่องจักร การตอกหรือเจาะเสาเข็ม และการขนส่งวัสดุ อาจรบกวนการพักผ่อน การนอนหลับ และการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชน ขณะที่ความสั่นสะเทือนจากเครื่องจักรและรถบรรทุกอาจก่อให้เกิดความรำคาญหรือความกังวลโดยเฉพาะบริเวณชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง นอกจากนี้ การขนส่งวัสดุและการใช้เครื่องจักรใกล้ชุมชนอาจเพิ่มความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการบาดเจ็บของประชาชน ผู้ใช้ทาง และคนงาน โดยเฉพาะบริเวณทางเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง จุดตัดกับถนนเดิม และพื้นที่ที่ต้องเบี่ยงการจราจร ดังนั้น จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) ควบคุมฝุ่นละอองและไอเสียจากกิจกรรมก่อสร้าง โดยฉีดพรมน้ำบริเวณที่มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นตามความเหมาะสม ปิดคลุมวัสดุที่ขนส่งและกองเก็บ ทำความสะอาดผิวจราจร และทางเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรและรถบรรทุก และห้ามเดินเครื่องยนต์ทิ้งไว้โดยไม่จำเป็น (2) ควบคุมเสียงและความสั่นสะเทือนที่อาจรบกวนสุขภาพประชาชน โดยเลือกใช้เครื่องจักรที่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน จัดวางเครื่องจักรที่มีเสียงดังให้ห่างจากบ้านเรือนและสถานที่อ่อนไหวเท่าที่ทำได้ และกำหนดช่วงเวลาปฏิบัติงานที่เหมาะสม โดยเฉพาะกิจกรรมเจาะเสาเข็มและงานที่มีเสียงดังต่อเนื่อง หากจำเป็นต้องทำงานนอกเวลาปกติ ต้องพิจารณาผลกระทบต่อชุมชนและแจ้งประชาชนล่วงหน้า (3) รักษาเส้นทางเข้าถึงสถานพยาบาลและบริการฉุกเฉิน โดยจัดให้รถพยาบาล รถดับเพลิง และรถฉุกเฉินสามารถผ่านพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างเหมาะสม หากจำเป็นต้องปิดเส้นทาง



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
		ต้องประสานสถานพยาบาลและหน่วยงานฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องล่วงหน้า พร้อมจัดเส้นทางทดแทนและแจ้งข้อมูลให้ประชาชนทราบ (4) จัดระบบป้องกันและควบคุมโรคในพื้นที่พักคนงาน โดยรักษาความสะอาดที่พักและพื้นที่ส่วนกลาง กำจัดแหล่งน้ำขังที่อาจเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ยุง และจัดให้มีแนวทางดูแลหรือส่งต่อผู้ปฏิบัติงานที่เจ็บป่วยตามความเหมาะสม
	ระยะดำเนินการ - เมื่อเปิดใช้โครงการ ยานพาหนะที่สัญจรบนถนนและสะพานจะเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศและเสียงจากการจราจร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพและการพักผ่อนของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้แนวเส้นทาง โดยเฉพาะบริเวณช่วงถนนระดับพื้นดินที่ผ่านชุมชน อีกทั้งการเปิดใช้เส้นทางอาจช่วยเพิ่มความสะดวกในการเดินทางไปยังสถานพยาบาลและลดระยะเวลาเดินทางของประชาชนบางพื้นที่ และช่วยเพิ่มความสะดวกในการเดินทางไปยังสถานพยาบาลและลดระยะเวลาเดินทางของประชาชนบางพื้นที่ ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ (1) รักษาความสะอาดและสุขลักษณะของพื้นที่ถนนและสะพาน โดยจัดเก็บขยะและสิ่งตกค้างตามแผนบำรุงรักษา รวมทั้งตรวจสอบและทำความสะอาดระบบระบายน้ำ เพื่อป้องกันการสะสมของขยะ น้ำขัง และสภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดปัญหาสุขอนามัย (2) ควบคุมฝุ่น เสียง และความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุระหว่างซ่อมแซม โดยเลือกวิธีและช่วงเวลาปฏิบัติงานที่เหมาะสม ติดตั้งป้ายเตือนและอุปกรณ์กันเขตทำงานให้ชัดเจน
4) อาชีวอนามัย	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ประกอบด้วย งานดิน งานชั้นทางและผิวทาง การขนส่งวัสดุ การใช้เครื่องจักรหนัก การก่อสร้างสะพานบกผ่านพื้นที่ป่าชายเลน และการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่ข้ามปากแม่น้ำเวหุ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยต่อคนงานจากหลายปัจจัย ได้แก่ การถูกรถหรือเครื่องจักรชน การถูกวัสดุตกใส่ การพลัดตกจากที่สูง การตกน้ำ การพังทลายของดินบริเวณหลุมขุด และอุบัติเหตุจากการยกติดตั้ง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) จัดให้มีบุคลากรรับผิดชอบด้านความปลอดภัยตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำกับดูแลการปฏิบัติงาน ตรวจสอบสภาพพื้นที่และเครื่องจักร ติดตามการแก้ไขสภาพที่ไม่ปลอดภัย และประสานงานระหว่างผู้รับจ้างหลักกับผู้รับจ้างช่วง โดยต้องกำหนดหน้าที่และผู้มีอำนาจสั่งหยุดงานเมื่อพบอันตรายร้ายแรงให้ชัดเจน



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	โครงสร้าง โดยเฉพาะงานก่อสร้างสะพานที่ต้องปฏิบัติงานบนที่สูงและเหนือ น้ำ ซึ่งอุบัติเหตุบางกรณีอาจก่อให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิตได้ นอกจากนี้ คนงานอาจสัมผัสฝุ่นละออง เสียงดัง ความสั่นสะเทือน ไอระเหย จากสารเคมี และความร้อนจากการทำงานกลางแจ้ง ซึ่งอาจส่งผลต่อสุขภาพ ตามระดับและระยะเวลาการสัมผัส รวมถึงอาจเกิดปัญหาสุขภาพจากการ พักผ่อนไม่เพียงพอหรือการจัดการสุขาภิบาลในพื้นที่พักคนงานที่ไม่เหมาะสม ดังนั้น จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับสูง	(2) ควบคุมความปลอดภัยจากเครื่องจักรหนักและยานพาหนะ ก่อสร้าง โดยตรวจสอบสภาพเครื่องจักรก่อนใช้งาน กำหนด เส้นทางและพื้นที่เคลื่อนที่ของเครื่องจักร แยกทางเดินคนงาน ออกจากเส้นทางรถเท่าที่ทำได้ และจัดผู้ให้สัญญาณใน จุดอับสายตาหรือบริเวณที่มีการถอยรถ ห้ามผู้ไม่มีหน้าที่ เข้าไปในเขตปฏิบัติงานของเครื่องจักร (3) กำหนดมาตรการเฉพาะสำหรับการทำงานเหนือน้ำและใกล้ ปากแม่น้ำเวฬุ โดยตรวจสอบสภาพอากาศ กระแสน้ำ และ ระดับน้ำขึ้น-น้ำลงก่อนปฏิบัติงาน จัดให้คนงานสวมเสื้อชูชีพ ที่เหมาะสมเมื่อมีความเสี่ยงตกน้ำ ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยชีวิตใน ตำแหน่งที่เข้าถึงได้ และเตรียมเรือหรือวิธีช่วยเหลือผู้ตกน้ำ ตามสภาพพื้นที่ (4) ควบคุมความปลอดภัยของงานยกและติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้าง โดยจัดทำแผนยกสำหรับงานที่มีความเสี่ยง ตรวจสอบ ความสามารถรับน้ำหนักและสภาพของเครน อุปกรณ์ยก และพื้นที่ตั้งเครื่องจักร กำหนดเขตห้ามเข้าได้แนวยกวัสดุ และให้ผู้มีหน้าที่ควบคุมงานยกและให้สัญญาณปฏิบัติงาน อย่างชัดเจน (5) จัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลตามความ เสี่ยงของงาน เช่น หมวกนิรภัย รองเท้านิรภัย อุปกรณ์ป้องกัน ดวงตา ถุงมือ อุปกรณ์ป้องกันเสียง อุปกรณ์ป้องกันระบบ ทางเดินหายใจ และอุปกรณ์ป้องกันการตก โดยผู้รับจ้างต้อง จัดหาให้เหมาะสมกับผู้ใช้งาน อบรมวิธีใช้ และตรวจสอบ สภาพอย่างสม่ำเสมอ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
		(6) จัดทำแผนตอบโต้เหตุฉุกเฉินและการช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ให้ครอบคลุมอุบัติเหตุจากเครื่องจักร การตกจากที่สูง การตกน้ำ เพลิงไหม้ และการเจ็บป่วยฉุกเฉิน โดยจัดอุปกรณ์ปฐมพยาบาล อุปกรณ์ช่วยชีวิต ผู้รับผิดชอบ และช่องทางติดต่อหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน พร้อมกำหนดเส้นทางนำส่งผู้บาดเจ็บและฝึกซ้อมตามความเสี่ยงของพื้นที่ก่อสร้าง
	ระยะดำเนินการ - เมื่อโครงการเปิดใช้ถนนและสะพานแล้ว จะไม่มีคนงานก่อสร้างปฏิบัติงานประจำในพื้นที่ จึงไม่เกิดผลกระทบด้านอาชีวอนามัยต่อ คนงานก่อสร้าง จากกิจกรรมการคมนาคมขนส่งตามปกติ อย่างไรก็ตาม กิจกรรมซ่อมแซมและบำรุงรักษา เช่น การซ่อมผิวทาง การตรวจสอบและซ่อมแซมโครงสร้างสะพาน และการบำรุงรักษาระบบระบายน้ำ ยังคงมีผู้ปฏิบัติงานที่อาจสัมผัสอันตรายจากการจราจร เครื่องจักร เสียง ฝุ่น ความร้อน การทำงานบนที่สูง และการทำงานเหนือหน้าได้ โดยเฉพาะงานซ่อมแซมสะพานที่อาจมีลักษณะความเสี่ยงใกล้เคียงกับงานก่อสร้างบางประเภท ดังนั้น จึงกำหนดผลกระทบทางลบในระดับต่ำ	ระยะดำเนินการ (1) ควบคุมความปลอดภัยของงานตรวจสอบและซ่อมแซมสะพาน โดยจัดระบบป้องกันการตกจากที่สูง ตรวจสอบความมั่นคงของพื้นปฏิบัติงานและอุปกรณ์เข้าถึงโครงสร้าง และจัดมาตรการป้องกันการตกน้ำสำหรับงานเหนือหน้า พร้อมเตรียมวิธีช่วยเหลือฉุกเฉินตามลักษณะงาน (2) เตรียมความพร้อมด้านการปฐมพยาบาลและเหตุฉุกเฉิน โดยกำหนดผู้รับผิดชอบ ช่องทางติดต่อหน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และวิธีนำผู้บาดเจ็บออกจากพื้นที่ทำงาน โดยเฉพาะกรณีปฏิบัติงานบนสะพานหรือบริเวณที่รถพยาบาลเข้าถึงได้จำกัด
5) อุบัติเหตุและความปลอดภัย	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างงานดิน งานชั้นทางและผิวทางในช่วงถนนเดิม รวมถึงการขนส่งวัสดุและการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรหนัก อาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุระหว่างรถก่อสร้างกับยานพาหนะของประชาชน โดยเฉพาะบริเวณทางเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง ทางแยก จุดกลับรถ และช่วงที่ต้องปิดช่องจราจรหรือจัดทางเบี่ยงชั่วคราว การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินรถอาจทำให้ผู้ใช้ทางเกิดความสับสน ขณะที่การมีรถบรรทุกเข้าออกพื้นที่บ่อยครั้งอาจเพิ่ม	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) จัดทำแผนบริหารจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง ให้สอดคล้องกับแผนงานและสภาพพื้นที่จริง โดยกำหนดบริเวณปิดช่องจราจร ทางเบี่ยงชั่วคราว จุดเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง และเส้นทางขนส่งวัสดุให้ชัดเจน พร้อมประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนดำเนินการในบริเวณที่กระทบต่อการจราจรสาธารณะ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	โอกาสเกิดการชนหรือเฉี่ยวชนกับรถจักรยานยนต์ คนเดินเท้า และยานพาหนะอื่น สำหรับการก่อสร้างสะพานบดผ่านพื้นที่ป่าชายเลนและสะพานขนาดใหญ่ข้ามปากแม่น้ำเวฬุ มีความเสี่ยงจากการใช้เครื่องจักรหนัก การยกติดตั้งชิ้นส่วนโครงสร้าง การทำงานบนที่สูง และการทำงานเหนือน้ำ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรงต่อผู้ปฏิบัติงาน นอกจากนี้ การใช้เรือหรือแท่นปฏิบัติงานในบริเวณปากแม่น้ำอาจรบกวนเส้นทางสัญจรของเรือประมงและเรือของประชาชน หากพื้นที่ทำงานอยู่ใกล้เส้นทางเดินเรือ อาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการชนกับเรือหรืออุปกรณ์ก่อสร้างได้ ในบริเวณชุมชน การก่อสร้างยังอาจเพิ่มความเสี่ยงต่อประชาชนที่เดินผ่านหรือเข้าใกล้พื้นที่ทำงาน โดยเฉพาะเด็ก ผู้สูงอายุ และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ หากไม่มีการแยกเขตก่อสร้างและจัดทางสัญจรที่ปลอดภัยอย่างเหมาะสม จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับสูง	(2) ติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมและอำนวยความสะดวกปลอดภัยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ได้แก่ ป้ายเตือนล่วงหน้า ป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายบังคับทิศทาง แผงกัน กรวยจราจร และไฟสัญญาณหรืออุปกรณ์สะท้อนแสงตามความเหมาะสม โดยติดตั้งให้ผู้ใช้ทางมองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน (3) ควบคุมการเข้าออกของรถบรรทุกและเครื่องจักรหนัก โดยกำหนดจุดเข้าออกที่เหมาะสม ติดตั้งป้ายเตือน และจัดเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณในบริเวณที่มีทัศนวิสัยจำกัดหรือมีรถเข้าออกบ่อยครั้ง รวมทั้งกำหนดให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความเร็วและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด (4) วางแผนการขนส่งวัสดุก่อสร้างเพื่อลดความเสี่ยงต่อผู้ใช้ทาง โดยเลือกเส้นทางและช่วงเวลาขนส่งให้เหมาะสมกับสภาพการจราจร หลีกเลี่ยงการจอดรถบรรทุกกีดขวางช่องจราจร และตรวจสอบการบรรทุกวัสดุให้มั่นคง ไม่ตกหล่นบนผิวทาง (5) ควบคุมความปลอดภัยในการก่อสร้างสะพานบดและสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุ โดยกำหนดเขตอันตรายบริเวณการยกติดตั้งโครงสร้าง งานบนที่สูง และพื้นที่ปฏิบัติงานเหนือน้ำ ป้องกันวัสดุหรืออุปกรณ์ตกลงนอกเขตก่อสร้าง และจัดระบบป้องกันการตกและการช่วยเหลือฉุกเฉินให้เหมาะสมกับลักษณะงาน (6) ประชาสัมพันธ์และติดตามปัญหาความปลอดภัยระหว่างก่อสร้าง โดยแจ้งแผนปิดช่องจราจร ทางเบี่ยง และช่วงเวลาขนส่งวัสดุที่อาจกระทบประชาชน พร้อมจัดช่องทางรับแจ้ง



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
		จุดเสี่ยงและข้อร้องเรียน หากพบอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ เกือบเกิดอุบัติเหตุ ต้องตรวจสอบสาเหตุและปรับปรุงมาตรการ เพื่อป้องกันการเกิดซ้ำ
	ระยะดำเนินการ - ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะดำเนินการของโครงการคาดว่าจะมีแนวโน้มเป็น ผลกระทบทางบวกมากกว่าทางลบ เนื่องจากการเปิดใช้ถนนโครงการจะช่วย เพิ่มความเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมระหว่างจังหวัดจันทบุรีและจังหวัด ตราด ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการใช้เส้นทางมากขึ้น และอาจช่วยให้ การเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ขึ้นอยู่ กับสภาพการจราจรและรูปแบบการเดินทางภายหลังเปิดใช้โครงการ นอกจากนี้ การออกแบบและก่อสร้างถนนโครงการตามมาตรฐานด้านความ ปลอดภัยของกรมทางหลวงชนบท โดยคำนึงถึงความกว้างของช่องจราจร ความลาดชันและแนวเส้นทาง ตลอดจนการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น ป้ายเตือน ป้ายห้าม ป้ายบังคับ เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ราวป้องกัน อันตราย และระบบไฟฟ้าแสงสว่างในบริเวณที่กำหนดไว้ตามแบบ จะช่วยให้ ผู้ใช้ทางสามารถรับรู้สภาพเส้นทางและใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น รวมทั้ง อาจช่วยลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเมื่อเทียบกับกรณีที่ไม่มีการปรับปรุง โครงข่ายและองค์ประกอบด้านความปลอดภัยดังกล่าว ดังนั้น ในภาพรวมคาด ว่าการเปิดใช้โครงการจะส่งผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง	ระยะดำเนินการ - เป็นผลกระทบทางบวก จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
6) ผู้ใช้ทาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - กิจกรรมก่อสร้างของโครงการ ได้แก่ งานดิน งานชั้นทางและผิวทาง การขนส่งวัสดุก่อสร้าง การเคลื่อนย้ายเครื่องจักรหนัก ตลอดจนการก่อสร้างสะพานบกและสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุ อาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง โดยเฉพาะบริเวณที่มีการก่อสร้างบนถนนเดิมหรือเชื่อมต่อกับโครงข่ายถนนที่เปิดใช้งานอยู่ เนื่องจากอาจจำเป็นต้องปิดช่องจราจรบางส่วน จัดทางเบี่ยงชั่วคราว หรือเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินรถ ทำให้ความสามารถในการรองรับการจราจรลดลงในบางช่วง และอาจเกิดการชะลอตัวหรือการติดขัดของยานพาหนะ ส่งผลให้ผู้ใช้ทางต้องใช้เวลาเดินทางเพิ่มขึ้นและได้รับความสะดวกในการเดินทางลดลงเป็นการชั่วคราว นอกจากนี้ การเข้าออกของรถบรรทุกและเครื่องจักรก่อสร้างอาจรบกวนการจราจรบนถนนเดิม โดยเฉพาะบริเวณทางแยก ทางเชื่อม และจุดเข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งอาจเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการเปลี่ยนช่องจราจร การลดความเร็วอย่างกะทันหัน และการใช้เส้นทางร่วมกันระหว่างรถก่อสร้างกับยานพาหนะของประชาชน หากการจัดการจราจรและการติดตั้งอุปกรณ์เตือนไม่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวจะเกิดขึ้นเฉพาะพื้นที่และช่วงเวลาที่ยำเนินกิจกรรมก่อสร้าง จึงคาดว่าระยะก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ทางในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์และป้ายแนะนำเส้นทางล่วงหน้า เพื่อแจ้งให้ผู้ใช้ทางทราบถึงบริเวณก่อสร้าง การปิดช่องจราจร ทางเบี่ยง และระยะเวลาดำเนินงาน (2) จัดให้ทางเบี่ยงและทางผ่านชั่วคราวอยู่ในสภาพเหมาะสมต่อการใช้งาน โดยดูแลผิวทาง ระบบระบายน้ำ ป้ายและเครื่องหมายจราจร รวมทั้งจัดให้มีแสงสว่างในบริเวณที่จำเป็นเพื่อให้ผู้ใช้ทางสามารถเดินทางผ่านพื้นที่ก่อสร้างได้อย่างต่อเนื่องและปลอดภัย (3) รักษาทางเข้าออกชุมชนและสถานที่สำคัญ เช่น สถานศึกษา สถานพยาบาล สถานที่ราชการ และสถานประกอบการ หากจำเป็นต้องปิดทางเข้าออกเดิมเป็นการชั่วคราว ต้องจัดเส้นทางทดแทนที่เหมาะสมและแจ้งผู้ได้รับผลกระทบล่วงหน้า โดยให้ความสำคัญกับการเข้าถึงของรถฉุกเฉิน
	ระยะดำเนินการ - ผลกระทบต่อผู้ใช้ทางในระยะดำเนินการคาดว่าจะจะเป็นไปในทางบวก เนื่องจากการเปิดใช้ถนนโครงการจะช่วยเพิ่มความเชื่อมโยงของโครงข่ายคมนาคมระหว่างจังหวัดจันทบุรีและตราด ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น ลดการพึ่งพาถนนสายเดิมบางช่วง และเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงชุมชน สถานที่ราชการ สถานศึกษา สถานพยาบาล แหล่งประกอบอาชีพ และพื้นที่	ระยะดำเนินการ - ดำเนินการบำรุงรักษาถนนและสะพานตามมาตรการด้านการคมนาคมขนส่งอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เส้นทางโครงการอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และช่วยลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งเสริมสร้างความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทาง



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	ท่องเที่ยว รวมถึงสนับสนุนการขนส่งสินค้า ประกอบกับถนนและสะพานได้รับการออกแบบตามมาตรฐานของกรมทางหลวงชนบท จึงคาดว่าจะช่วยเพิ่มความสะดวก ความต่อเนื่อง และความปลอดภัยในการเดินทาง โดยคาดว่าจะดำเนินการจะส่งผลกระทบทางบวกต่อผู้ใช้ทางในระดับปานกลาง	
7) โบราณสถานและแหล่งโบราณคดี	- จากการตรวจสอบข้อมูลในพื้นที่ศึกษาโครงการระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทาง ไม่พบโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี หรือแหล่งประวัติศาสตร์	- เนื่องจากไม่พบโบราณสถาน แหล่งโบราณคดี หรือแหล่งประวัติศาสตร์ จึงไม่มีการกำหนดมาตรการฯ
8) สุนทรียภาพ ทัศนียภาพ และการท่องเที่ยว	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง - ในระยะก่อสร้าง กิจกรรมเตรียมพื้นที่ งานดิน งานชั้นทางและผิวทาง ตลอดจนการก่อสร้างสะพานบกในพื้นที่ป่าชายเลนและสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุ อาจทำให้ภูมิทัศน์เปลี่ยนแปลงจากสภาพเดิม เนื่องจากมีเครื่องจักร รถบรรทุก กองวัสดุ พื้นที่เปิดหน้าดิน และโครงสร้างที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง ซึ่งลดความเป็นระเบียบและความสวยงามของพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณป่าชายเลนและปากแม่น้ำเวฬุที่มีลักษณะเปิดโล่งและสามารถมองเห็นกิจกรรมก่อสร้างได้จากระยะไกล อีกทั้งโครงสร้างสะพานและอุปกรณ์ก่อสร้างอาจบดบังหรือรบกวนมุมมองธรรมชาติ ส่งผลต่อทัศนียภาพของประชาชนและนักท่องเที่ยวที่ใช้ประโยชน์พื้นที่ใกล้เคียง อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากเครื่องจักร กองวัสดุ และพื้นที่ปฏิบัติงานส่วนใหญ่เป็นผลกระทบชั่วคราว ซึ่งจะลดลงภายหลังรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างชั่วคราวและฟื้นฟูพื้นที่เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ จึงคาดว่าจะเกิดผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง	ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง (1) จัดวางวัสดุ เครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างให้เป็นระเบียบ โดยหลีกเลี่ยงการกองวัสดุในบริเวณที่บดบังทัศนียภาพสำคัญหรืออยู่ใกล้พื้นที่ชุมชนและแหล่งท่องเที่ยวเท่าที่สามารถดำเนินการได้ (2) เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างชั่วคราว ขนย้ายเครื่องจักรและวัสดุที่เหลือออกจากพื้นที่ พร้อมปรับปรุงและฟื้นฟูพื้นที่ใช้ประโยชน์ชั่วคราวให้มีสภาพเรียบร้อยและกลมกลืนกับภูมิทัศน์โดยรอบ โดยไม่กระทบต่อระบบนิเวศเดิมเพิ่มเติม
	ระยะดำเนินการ - ภายหลังเปิดใช้โครงการ องค์ประกอบชั่วคราวจากการก่อสร้างจะถูกรื้อถอน และฟื้นฟูพื้นที่ ทำให้ผลกระทบต่อทัศนียภาพในช่วงก่อสร้างหมดไป อย่างไรก็ตาม ถนน สะพานบก และสะพานข้ามปากแม่น้ำเวฬุจะเป็นองค์ประกอบถาวรที่เปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ธรรมชาติ โดยเฉพาะมุมมองบริเวณปากแม่น้ำ	ระยะดำเนินการ (1) หากมีการติดตั้งป้าย อุปกรณ์ หรือสิ่งปลูกสร้างเพิ่มเติมในอนาคต ให้พิจารณาดำเนินงาน ขนาด และรูปแบบที่เหมาะสม โดยหลีกเลี่ยงการบดบังมุมมองทัศนียภาพสำคัญโดย



ตารางที่ 7-4 (ต่อ) สรุปประเด็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบและปัจจัยสิ่งแวดล้อม	ลักษณะผลกระทบ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ
	และป่าชายเลน ทั้งนี้ การใช้โครงสร้างยกระดับช่วยลดการเปลี่ยนแปลงพื้นที่จากการถมคันทางต่อเนื่อง ขณะที่การเปิดใช้เส้นทางอาจเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและเปิดมุมมองทัศนียภาพใหม่แก่ผู้ใช้ทาง จึงคาดว่า จะเกิดผลกระทบทางลบต่อทัศนียภาพในระดับต่ำ	ไม่จำเป็น ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบต่อข้อกำหนดด้านความปลอดภัยทางถนน (2) ในการซ่อมแซมและบำรุงรักษา ให้จัดพื้นที่ปฏิบัติงานและกองเก็บวัสดุอย่างเป็นระเบียบ และขนย้ายวัสดุเหลือใช้พร้อมพื้นที่พื้นที่ทันทีเมื่อดำเนินงานแล้วเสร็จ เพื่อลดการรบกวนทัศนียภาพเป็นการชั่วคราว



8. การดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ช่วงจันทบุรี - ตราด จ.จันทบุรี, ตราด ให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยเปิดโอกาสประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการ และรับรู้ข้อมูลโครงการที่ถูกต้อง รวมถึงข้อมูลในกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตหรือมีส่วนได้ส่วนเสียกับคนในท้องถิ่น

8.1 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

(1) การประชาสัมพันธ์โครงการ

โดยทำการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการ และจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น เอกสารประกอบการประชุม แผ่นพับประชาสัมพันธ์ วัสดุทัศนสรุปข้อมูลโครงการ บอร์ดนิทรรศการเคลื่อนที่ โพสต์เตอร์ ปิดประกาศเชิญประชุม ป้ายไว้นิเทศเชิญประชุม และการจัดทำสรุปผลการจัดกิจกรรมประชุมรับฟังความคิดเห็นแต่ละครั้ง รวมถึงการประชาสัมพันธ์ข้อมูลผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ เช่น เว็บไซต์โครงการ เสียงตามสายของชุมชน หรือแจ้งประชาสัมพันธ์ผ่านผู้นำชุมชน/ท้องถิ่น เป็นต้น

(2) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

เพื่อนำเสนอข้อมูลรายละเอียดความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน แผนงานการศึกษาโครงการ แนวทางในการออกแบบ แผนการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม และแผนการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้แก่ กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่โครงการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้นำชุมชน ประชาชน ผู้สนใจโครงการ ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุมที่มีต่อแนวทางในการออกแบบและการจัดทำแนวเส้นทางของโครงการ รวมถึงข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพื่อนำไปใช้ประกอบการพิจารณาการออกแบบรายละเอียดต่อไป

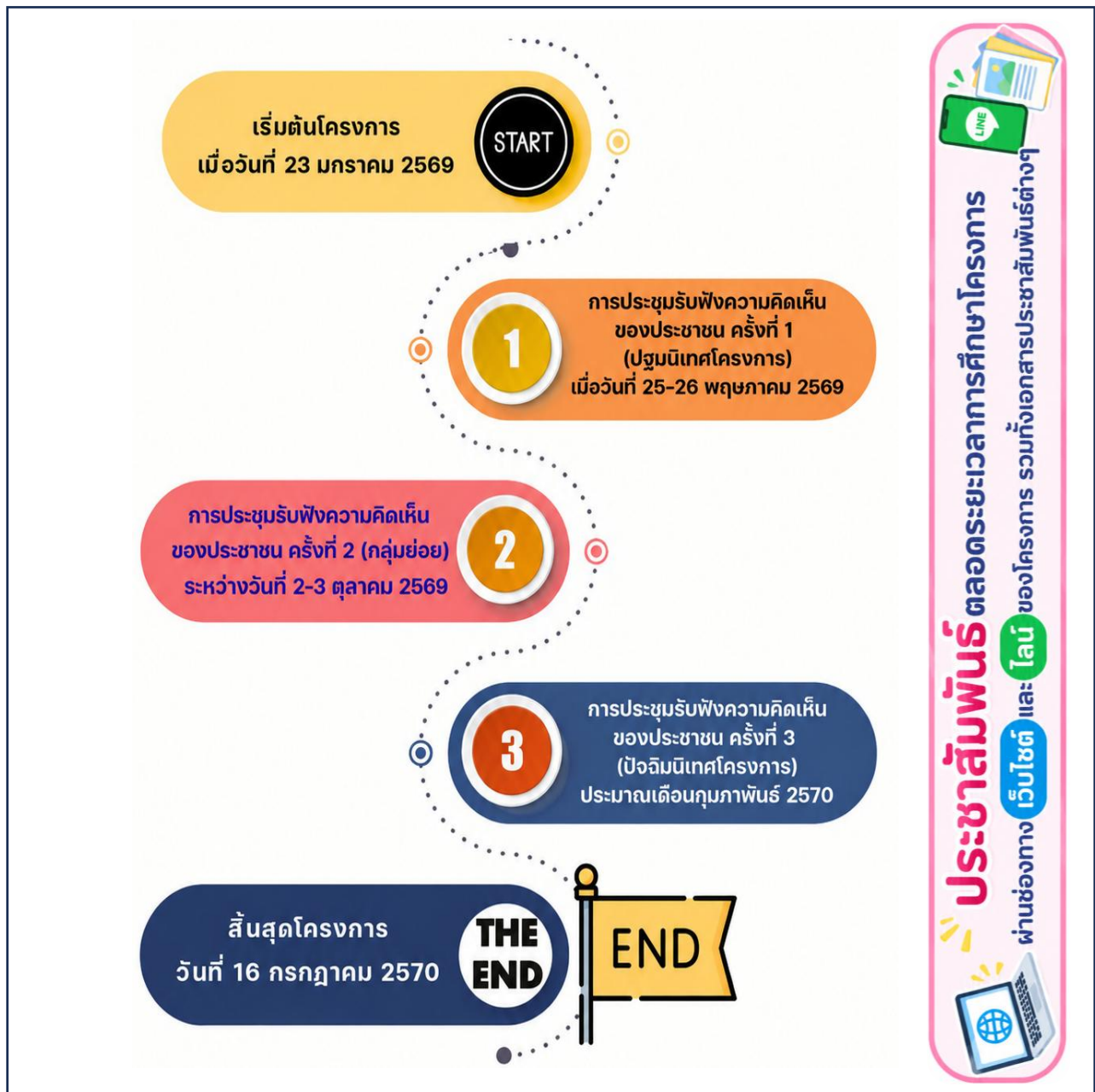
(3) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย)

เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของการดำเนินงาน ร่างแนวเส้นทางและรูปแบบเบื้องต้น และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการเพื่อนำไปปรับปรุงการดำเนินการให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

(4) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 3 (ปัจฉิมนิเทศโครงการ)

เพื่อนำเสนอข้อมูลผลการศึกษาด้านต่าง ๆ ร่างผลการออกแบบแนวเส้นทางและรูปแบบโครงการ ผลการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมและร่างมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผลการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดจนรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อนำไปปรับปรุงเพิ่มเติมให้รูปแบบก่อสร้างมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ในการจัดประชุมแต่ละครั้ง กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาจะเข้าดำเนินการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารโครงการแก่หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทุกฝ่ายได้รับทราบข้อมูลข่าวสารโครงการฯ อย่างทั่วถึงตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ กรอระยะเวลาเบื้องต้นของแผนการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังแสดงในรูปที่ 8-1



รูปที่ 8-1 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

8.2 กิจกรรมการดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ผ่านมา

(1) การพบปะหารือหน่วยงานราชการและผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา

ที่ปรึกษาดำเนินการเข้าพบ เพื่อหารือและประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการเบื้องต้น ให้แก่หน่วยงานราชการระดับจังหวัด ระดับอำเภอ ระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และกำนัน ผู้ใหญ่บ้านในพื้นที่ศึกษาโครงการ จำนวน 14 หน่วยงาน เมื่อระหว่างวันที่ 9 - 12 มีนาคม พ.ศ. 2569 (ตารางที่ 8-1) เพื่อให้ข้อมูลและสร้างความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับเหตุผลและความจำเป็นของโครงการ แผนการดำเนินงานของโครงการ แผนดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการดำเนินโครงการในด้านต่าง ๆ แสดงดังตารางที่ 8-2



ตารางที่ 8-1 กำหนดการพบปะหารือหน่วยงานราชการและผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา

การพบปะหารือหน่วยงานราชการและผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา		
วัน/เวลา/ สถานที่	หน่วยงานราชการ/บุคคลที่เข้าพบ/สถานที่	รูปกิจกรรม
วันจันทร์ที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2569	1. ศาลากลางจังหวัดจันทบุรี - ผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี - ผู้อำนวยการส่วนสิ่งแวดล้อม สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดจันทบุรี - ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทจันทบุรี - ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติการ แขวงทางหลวงชนบทจันทบุรี - วิศวกรโยธาปฏิบัติการ แขวงทางหลวงชนบทจันทบุรี - ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์ฯ สำนักงานจังหวัดจันทบุรี - นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดจันทบุรี - เจ้าหน้าที่นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดจันทบุรี	 
	2. ที่ว่าการอำเภอแหลมสิงห์ - นายอำเภอแหลมสิงห์ - กำนันตำบลหนองขี้ - ผู้แทนผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 7 บ้านคลองหก - ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 8 บ้านอิมมย - ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 9 บ้านเขาช่องโกรน - ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 10 บ้านใหม่พัฒนา	
วันอังคารที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2569	3. แขวงทางหลวงชนบทตราด - ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทตราด - วิศวกรโยธาปฏิบัติการ	
	4. องค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม - นายกองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม - รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม (1) - รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม (2) - ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม - เลขานุการนายกองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม - ประธานสภาองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสม - สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสมหมู่ที่ 1 - สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสมหมู่ที่ 2 - สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสมหมู่ที่ 3 - สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลท่าโสมหมู่ที่ 4	



ตารางที่ 8-1 (ต่อ) กำหนดการพบปะหรือหน่วยงานราชการและผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา

การพบปะหรือหน่วยงานราชการและผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา		
วัน/เวลา/ สถานที่	หน่วยงานราชการ/บุคคลที่เข้าพบ/สถานที่	รูปกิจกรรม
วันพุธที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2569	5. ศาลากลางจังหวัดตราด - ผู้ว่าราชการจังหวัดตราด - ผู้อำนวยการส่วนทรัพยากรธรรมชาติ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดตราด - ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทตราด - ผู้อำนวยการศูนย์บริหารจัดการทรัพยากรป่าชายเลนจังหวัดตราด - เจ้าพนักงานปกครองชำนาญการ	
	6. ที่ว่าการอำเภอแหลมงอบ - นายอำเภอแหลมงอบ - กำนันตำบลบางปิด - ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านบางกระดาน - ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 6 บ้านหินดาด - ผู้แทนอำเภอแหลมงอบ	
	7. ที่ว่าการอำเภอขลุง - นายอำเภอขลุง - ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 6 บ้านสีลำเทียน	
	8. ศูนย์บริหารจัดการทรัพยากรป่าชายเลนจังหวัดจันทบุรี - ผู้อำนวยการศูนย์บริหารจัดการทรัพยากรป่าชายเลนจังหวัดจันทบุรี	
	9. องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะเปริด - รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลเกาะเปริด (1) - รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลเกาะเปริด (2) - ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลเกาะเปริด - ผู้อำนวยการกองการศึกษา - ประธานสภาองค์การบริหารส่วนตำบลเกาะเปริด - สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลเกาะเปริดหมู่ที่ 2 - สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลเกาะเปริดหมู่ที่ 4 - สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลเกาะเปริดหมู่ที่ 5 - ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 2 บ้านเกาะเปริด	



ตารางที่ 8-1 (ต่อ) กำหนดการพบปะหรือหน่วยงานราชการและผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา

การพบปะหรือหน่วยงานราชการและผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา		
วัน/เวลา/ สถานที่	หน่วยงานราชการ/บุคคลที่เข้าพบ/สถานที่	รูปกิจกรรม
	10. องค์การบริหารส่วนตำบลบางชัน - นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางชัน - รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางชัน (1) - รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางชัน (2) - ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลบางชัน - เลขานุการนายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางชัน - ผู้อำนวยการกองช่าง - ผู้ช่วยนายช่างโยธา - นักวิเคราะห์นโยบายและแผน - กำนันตำบลบางชัน	
วันพฤหัสบดีที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2569	11. องค์การบริหารส่วนตำบลบางปิด - นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางปิด - รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางปิด - เลขานุการนายกองค์การบริหารส่วนตำบลบางปิด - ผู้อำนวยการกองช่าง - นายช่างโยธา - เจ้าหน้าที่กองช่าง	
	12. องค์การบริหารส่วนตำบลหนองซิม - นายกองค์การบริหารส่วนตำบลหนองซิม - รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลหนองซิม (1) - รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลหนองซิม (2) - ปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลหนองซิม - ผู้อำนวยการกองช่าง - สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลหนองซิมหมู่ที่ 1 - สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบลหนองซิมหมู่ที่ 8	
	13. ที่ว่าการอำเภอเขาสมิง - นายอำเภอเขาสมิง - ปลัดอาวุโสอำเภอเขาสมิง - กำนันตำบลท่าโสม - ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านอ่างกระป่อง	
	14. ศาลาประชาคมหมู่ที่ 5 บ้านปากคลอง ต.บางปิด - เลขานุการนายก อบต.บางปิด - สารวัตรกำนัน - ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 5 บ้านปากคลอง - ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 4 บ้านบางกระดาน - ผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 6 บ้านหินดาด - ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 5 บ้านปากคลอง	

ที่มา : การพบปะหรือหน่วยงานราชการและผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เมื่อระหว่างวันที่ 9-12 มีนาคม พ.ศ. 2569



ตารางที่ 8-2 สรุปประเด็นหลัก ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้บริหารส่วนราชการและผู้นำท้องถิ่นในพื้นที่ศึกษา

ด้านวิศวกรรม/การออกแบบแนวเส้นทางโครงการ
➢ เสนอให้มีแนวเส้นทางโครงการเลียบชายทะเลและมีจุดให้นักท่องเที่ยวจอดชมวิว พร้อมทั้งมีพื้นที่ให้ชาวบ้านสามารถเข้าไปขายของได้เช่นเดียวกับจุดชมวิวนางพญา เพื่อเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวและยังเป็นการสร้างรายได้ให้กับชุมชนด้วย
➢ ควรพัฒนาให้เชื่อมต่อกับโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำจันทบุรีเชื่อมถนนเฉลิมบูรพาชลทิศ ตำบลกะไชย อำเภอแหลมสิงห์ - บ้านท่าแฉลบ อำเภอเมืองจันทบุรี - สวนพฤกษศาสตร์ป่าชายเลนนานาชาติ ร.9 บ้านเสม็ดงาม อำเภอเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี เพื่อความต่อเนื่องของการเดินทาง
➢ เส้นทางกรุงเทพมหานคร - จังหวัดจันทบุรี ควรเป็นการวิ่งยาวโดยไม่มีไฟแดง
➢ ไม่เห็นด้วยหากโครงการขยายเป็นถนน 4 ช่องจราจร เนื่องจากจะมีผลกระทบเรื่องอุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว
➢ ขอให้กำหนดรหัสถนนโครงการให้ง่ายต่อการจำ (เป็นภาษาอังกฤษ) เพื่อให้ทราบว่าบริเวณใดเป็นจุดเริ่มต้นและบริเวณใดเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ
➢ ขอเสนอให้แนวเส้นทางโครงการ ข้ามสะพานคลองน้ำแดงแล้ววิ่งออกไปเลียบชายฝั่งทะเล ทั้งนี้แนวเส้นทางบริเวณเลียบชายทะเลมีผลกระทบต่อพื้นที่ชาวบ้านน้อยที่สุด
➢ ขอเสนอให้จุดเริ่มต้นโครงการ เริ่มบริเวณตำบลหนองซิมแล้ววิ่งเลียบชายทะเล เนื่องจากสามารถเป็นแนวกันคลื่นได้
➢ ขอเสนอให้แนวเส้นทางโครงการวิ่งผ่านหมู่ที่ 2 บ้านโรงไม้ (หมู่บ้านไร่แผ่นดิน) แล้วตัดลงมาผ่านแหลมหญ้า และเข้าตรงมาบริเวณที่จะทำสะพานข้ามแม่น้ำเวฬุของโครงการ เนื่องจากหมู่บ้านดังกล่าวเป็นแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ ควรพัฒนาให้ครอบคลุมการท่องเที่ยวในพื้นที่ด้วย
➢ เคยมีการศึกษาแนวเส้นทางมาแล้ว โดยแนวเส้นทางไปทางหมู่ที่ 2 บ้านโรงไม้ และข้ามไปผ่านบริเวณวัดละมับ ผ่านไปยังเขาระกา ซึ่งเป็นแนวเส้นทางท่องเที่ยวขึ้นชื่อของพื้นที่ ทั้งนี้ขอเสนอเส้นทางดังกล่าว
➢ รูปแบบการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเวฬุ ควรมีจุดชมวิวกว้างสะพาน เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วย
ด้านสิ่งแวดล้อม
➢ กังวลผลกระทบต่อป่าชายเลน บริเวณป่าชายเลนควรเป็นรูปแบบสะพานยกสูง
➢ เสนอให้เป็นสะพานบดช่วงที่ผ่านป่าชายเลน เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิต เช่น กุ้ง หอย ปู ปลา เป็นต้น
ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน
➢ การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ขอให้โฟกัส (Focus) ลงไปในพื้นที่ด้วย เพื่อให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมได้มากขึ้น
➢ เสนอให้จัดประชุมในช่วงวันธรรมดา เนื่องจากวันเสาร์-อาทิตย์ ชาวบ้านส่วนใหญ่ทำงาน
➢ ขอเสนอให้จัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (กลุ่มย่อย) ณ ครุฑริมคลอง หรือโรงเรียน ตชด.บ้านน้ำแดง เนื่องจากประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวก
➢ การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ควรเชิญหมู่บ้านทุกหมู่ในตำบลท่าโสม (5 หมู่บ้าน) เข้าร่วมประชุม
ด้านอื่น ๆ
➢ หากโครงการไม่มีการเวนคืนแต่ใช้การอุทิศที่ดิน กังวลว่าจะเกิดปัญหาในการรื้อถอนย้ายที่อยู่อาศัย เนื่องจากชาวบ้านจะมีปัญหาเรื่องค่าใช้จ่าย

ที่มา : การพบปะหารือหน่วยงานราชการและผู้นำชุมชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา เมื่อระหว่างวันที่ 9-12 มีนาคม พ.ศ. 2569

(2) การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) โครงการศึกษาความเหมาะสมและจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต ช่วงจันทบุรี - ตราด จ.จันทบุรี, ตราด เมื่อวันที่ 25 - 26 พฤษภาคม 2569 จำนวน 2 เวที รายละเอียดดังนี้

- เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ ห้องประชุมตราดซิตี้ ฮอลล์ โรงแรมตราดซิตี้ อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด มีนายจตุรพิช นามสนธิ ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทตราด และนายภมณ สมชัย วิศวกรโยธาชำนาญการ พร้อมด้วยคณะบริษัทที่ปรึกษาร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุม โดยมีนายพิริยะ ฉันทดลิก ผู้ว่าราชการจังหวัดตราด เป็นประธานเปิดการประชุม ซึ่งมีผู้เข้าร่วมการประชุม 119 คน และเมื่อวันอังคารที่ 26 พฤษภาคม 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรม นิว แทรเวลลอดจ์ มีนายวิโรจน์ สมพรไพลิน ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงชนบทจันทบุรี และนายภมณ สมชัย วิศวกรโยธาชำนาญการ พร้อมด้วยคณะบริษัทที่ปรึกษาร่วมชี้แจงรายละเอียดโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุมในภาพรวม โดยมีนางศุภณัฐ ราชภูริ นายรองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี เป็นประธานเปิดการประชุม ซึ่งมีผู้เข้าร่วมการประชุม 126 คน รวมทั้งสิ้น 245 คน (รวมการประชุมในระบบออนไลน์ (Zoom Cloud Meetings) รวมทั้งผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ (กรมทางหลวงชนบท) และบริษัทที่ปรึกษาแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 8-3 และรูปที่ 8-2 ถึง รูปที่ 8-3



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการของโครงการ



ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท กล่าวรายงาน



ผู้ว่าราชการจังหวัดตราด กล่าวเปิดการประชุมฯ

รูปที่ 8-2 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)

(เวทีที่ 1) เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น.

ณ ห้องประชุมตราดซิตี้ ฮอลล์ โรงแรมตราดซิตี้ อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด



บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น



นำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ



รูปที่ 8-2 (ต่อ) ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ)
(เวทีที่ 1) เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2569 เวลา 13.00 - 16.00 น.
ณ ห้องประชุมตราดซิตี้ ฮอลล์ โรงแรมตราดซิตี้ อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด



ผู้เข้าร่วมประชุมลงทะเบียนรับเอกสาร



ผู้เข้าร่วมประชุมชมบอร์ดนิทรรศการของโครงการ



ผู้แทนกรมทางหลวงชนบท กล่าวรายงาน



รองผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรี กล่าวเปิดการประชุมฯ



บรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น



นำเสนอข้อมูลโครงการ



ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ



รูปที่ 8-3 ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมฤกษ์โครงการ) (เวทีที่ 2)
วันอังคารที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมห้องแกรนด์บอลรูม
โรงแรม นิว แทรเวลลอร์ดจ อำเภอเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี



(1.1) สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จากเวทีประชุมรับฟังความคิดเห็น

จากกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนได้เปิดเวทีรับฟังความคิดเห็น ให้กับผู้เข้าร่วมประชุมที่อยู่ ณ สถานที่จัดประชุมและผ่านทางช่องทางออนไลน์ (Zoom meeting) ได้ร่วมแสดงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 8-2 และตารางที่ 8-3

ตารางที่ 8-3 สรุปประเด็นความคิดเห็นในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
(ปฐมนิเทศโครงการ) (เวทีที่ 1) จังหวัดตราด

ลำดับ	ประเด็นข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ประเด็นเพิ่มเติม
1. ด้านรายละเอียดโครงการ/ด้านวิศวกรรม		
(1.1)	เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการถนนเฉลิมบูรพาชลทิต (ระยะที่ 3) เนื่องจากช่วยบรรเทาการจราจรในถนนหมายเลข 3 และเชื่อมโยงจังหวัดจันทบุรีมายังจังหวัดตราด เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ทั้งนี้ ขอทราบผลกระทบด้านบวกและด้านลบมีอะไรบ้าง โดยเฉพาะตำบลท่าโสมบริเวณจุดที่สะพานจะเกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ผลกระทบต่ออุทยานงรม สำหรับการดำเนินโครงการฯ ขอให้พิจารณาโครงข่ายถนนให้เชื่อมโยงไปถึงถนนรอบเกาะช้างด้วย เนื่องจากโครงการหากเชื่อมโยงจากระยะที่ 2 จะมีความสมบูรณ์ของโครงข่ายถนนตั้งแต่จังหวัดชลบุรี-ระยอง-จันทบุรี-ตราด - ขอฝากถึงท่านสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรจังหวัดตราด ได้นำเสนอแผนการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมถนนเส้นนี้ด้วย	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
1.2	โครงการถนนเฉลิมบูรพาชลทิตเส้นนี้เริ่มจากจังหวัดจันทบุรี ซึ่งจะทำให้ตำบลเกาะเปริด ตำบลหนองซิม และตำบลบางชัน จะกลายเป็นถนนในเส้นทางการท่องเที่ยว ทั้งนี้โครงการจะเกิดขึ้นหรือไม่ขึ้นขึ้นอยู่กับพี่น้องประชาชน ซึ่งหลาย ๆ ท่านอาจจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ จึงอยากขอให้สะท้อนความคิดเห็นของตนเองออกไป ทั้งนี้ แขวงทางหลวงตราดมีแผนที่จะพัฒนาขยายถนน ทล.3156 เป็น 4 ช่องจราจร (ถนนแสดตั้ง-แหลมงอบ) ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร ซึ่งเส้นทางดังกล่าวช่วงหน้าท้องเทียวกการจราจรติดมาก ทั้งนี้หากเกิดการพัฒนาโครงการขึ้นส่วนมากจะเกิดผลดี สำหรับข้อห่วงกังวลเรื่องผลกระทบต่ออุทยานงรม ตำบลท่าโสม หรือด้านสิ่งแวดล้อม ขอให้โครงการศึกษาด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้รอบคอบและครบถ้วนต่อไป	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
1.3	วิธีการศึกษาหรือการออกแบบของโครงการอย่าใช้วิธีลัดหรือออกแบบโดยลดระยะเวลา ซึ่งจะไม่เกิดประโยชน์ต่อพื้นที่นั้นโดยตรง ขอให้โครงการยึดหลักวัตถุประสงค์โครงการของกรมทางหลวงชนบทเป็นหลัก หากทำตามความต้องการของทุกคนจะเกิดโครงการได้ยาก ทั้งนี้ ขอให้ใช้ระยะเวลา 540 วัน ให้เสร็จสิ้นตามวัตถุประสงค์ของโครงการ และขอให้ได้เส้นทางหลักก่อน หากในอนาคตต้องการเส้นทางอื่นที่จะเชื่อมเส้นทางโครงการยังสามารถเกิดได้อีกภายหลัง	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยคณะที่ปรึกษาจะนำข้อคิดเห็นดังกล่าวไปร่วมพิจารณาศึกษาออกแบบโครงการให้มีความเหมาะสมต่อไป



ตารางที่ 8-3 (ต่อ) สรุปประเด็นความคิดเห็นในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
(ปฐมนิเทศโครงการ) (เวทีที่ 1) จังหวัดตราด

ลำดับ	ประเด็นข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ประเด็นเพิ่มเติม
1.4	โครงการนี้มีแผนรับมือกรณีภัยพิบัติน้ำทะเลกัดเซาะ หรือ คลื่นพายุไอนาคตกหรือไม่ อย่างไร	การออกแบบโครงสร้างของถนนหรืออาคารต่าง ๆ บริเวณที่น้ำท่วมถึงจะมีการออกแบบป้องกันการเกาะเซาะอยู่แล้ว ทั้งนี้การออกแบบจะขึ้นอยู่กับสภาวะบริเวณนั้น ๆ ด้วย สำหรับเรื่องภัยพิบัติ หากมีการก่อสร้างถนนโครงการนี้ที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดตราด จะทำให้การอพยพโยกย้ายประชาชนทั้งจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราดเป็นไปได้สะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
1.5	ขอให้พิจารณาเรื่องการออกแบบโครงการ ได้แก่ การระบายน้ำ/น้ำท่วม การออกแบบวางท่อระบายน้ำ รูปแบบถนนอาจไม่มีเกาะกลางหรือจุดยูเทิร์น (U-Turn) และการออกแบบจุดตัดทางร่วมทางแยกให้ปลอดภัยเหมาะสมกับสภาพพื้นที่	สำหรับการออกแบบโครงการทางร่วมทางแยก จุดติดตั้งสัญญาณไฟจราจร รวมทั้งจุดยูเทิร์น (U-Turn) ที่ปรึกษาจะดำเนินการออกแบบให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมงานทาง ซึ่งจะนำมาเสนอให้ทุกท่านได้รับทราบในขั้นตอนการศึกษาโครงการครั้งถัดไป
1.6	เห็นด้วยกับโครงการที่ยังไม่ออกแบบถนนโครงการให้มีขนาด 4 ช่องจราจร และการออกแบบไม่เอียงให้มีทางร่วมทางแยกเยอะ เนื่องจากจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ และสำหรับสัญญาณไฟจราจรควรออกแบบให้มีปริมาณน้อย	สำหรับการออกแบบโครงการทางร่วมทางแยก จุดติดตั้งสัญญาณไฟจราจร รวมทั้งจุดยูเทิร์น (U-Turn) ที่ปรึกษาจะดำเนินการออกแบบให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมงานทาง ซึ่งจะนำมาเสนอให้ทุกท่านได้รับทราบในการศึกษาโครงการต่อไป
1.7	สำหรับแนวทางเลือกที่ 4 ของโครงการ ปัจจุบันเส้นทางเลียบริมชายทะเลโดนกัดเซาะไปมากพอสมควร หากเลือกเส้นทางนี้อาจเกิดความล่าช้าในการศึกษาแนวเส้นทางใหม่ ดังนั้นเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด คือ แนวเส้นทางแนวทางเลือกที่ 1 จากวัดเขาช่องโกรนวิ่งตรงไปสะพานคลองน้ำแดงจนถึงชายฝั่งทะเลที่จะข้ามทะเลฝั่งแม่น้ำเวฬุ	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
2. ด้านสิ่งแวดล้อม		
2.1	ตำบลท่าโสมมีการเลี้ยงหอยนางรม 4 หมู่บ้าน จากทั้งหมด 5 หมู่บ้าน ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวเข้ามาจับจ่ายซื้อหอยนางรมจากตำบลท่าโสมยาวไปจนถึงตำบลแสนตุ้ง ซึ่งหากพัฒนาเส้นทางถนนเฉลิมบูรพาชลทิศแล้ว กังวลว่าจำนวนนักท่องเที่ยวจะผ่านเข้ามาซื้อหอยนางรมหรือหอยแครงในพื้นที่ตำบลท่าโสมลดน้อยลง จึงขอให้มีการศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นให้รอบคอบและรอบด้าน	จากการลงสำรวจพื้นที่ ที่ปรึกษาได้รับทราบข้อห่วงกังวลมาแล้วเบื้องต้น ซึ่งการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมต้องมีการกำหนดมาตรการป้องกัน แก่ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการช่วยเหลือผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นในการประกอบอาชีพด้วย ทั้งนี้ หากได้แนวเส้นทางโครงการที่เหมาะสมจะมีการลงพื้นที่เพื่อหารือแนวทางแก้ไขต่อไป จากประสบการณ์ที่ผ่านมา ยกตัวอย่างโครงการถนนเลียบเมืองหนองมน ซึ่งก่อนก่อสร้างถนนโครงการ ประชาชนในพื้นที่คาดการณ์ว่าหากเกิดโครงการจะทำให้นักท่องเที่ยวมาตลาดหนองมนลดลง แต่ปัจจุบันตลาดหนองมนมีนักท่องเที่ยวเต็มพื้นที่ ซึ่งเราเรียกว่าจุดสมดุลเรื่องโครงข่ายถนน ทั้งนี้พื้นที่ตำบลท่าโสมขึ้นชื่อเรื่องหอยนางรม คาดว่าความสมบูรณ์ของโครงข่ายจะทำให้เศรษฐกิจในพื้นที่ดีขึ้นตามไปด้วย



ตารางที่ 8-3 (ต่อ) สรุปประเด็นความคิดเห็นในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
(ปฐมนิเทศโครงการ) (เวทีที่ 1) จังหวัดตราด

ลำดับ	ประเด็นข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ประเด็นเพิ่มเติม
		สำหรับด้านสิ่งแวดล้อมจะมีการศึกษาด้านคุณภาพน้ำ ได้แก่ - การควบคุมความเป็นกรดเป็นด่าง เนื่องจากการเลี้ยงหอยนางรมต้องควบคุมความเป็นกรดเป็นด่างให้เป็นกลาง ดังนั้น หากมีการก่อสร้างเสาดม่อที่จะลงน้ำ จะมีการตรวจสอบและใช้ปูนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม - ค่าออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen หรือ DO) ไม่ต่ำกว่า 4 มิลลิกรัมต่อลิตร - ความโปร่งแสง/ความขุ่น จะกำหนดให้มีการทำตาข่ายดักตัวตะกอนป้องกันนอกพื้นที่ก่อสร้าง - การสำรวจแพลงตอนพืช ที่เป็นธาตุอาหารของหอยนางรมด้วย นอกจากนี้ ทีมที่ปรึกษาจะเข้าพบกลุ่มผู้เลี้ยงหอยนางรมโดยตรง เพื่อไปรับข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ และข้อจำกัดในพื้นที่กลุ่มฯ ด้วย เป็นต้น
2.2	โครงการมีหน่วยงาน third party เข้ามาร่วมตรวจสอบมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือไม่	โครงการเมื่อผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คชก.) โครงการจะมีมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมาตรการดังกล่าว หน่วยงานเจ้าของโครงการ โดยกรมทางหลวงชนบทต้องมีการจัดจ้างหน่วยงาน third party เข้ามาร่วมตรวจสอบการดำเนินงานโครงการให้เป็นไปตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ หน่วยงาน third party ต้องมีคุณสมบัติตามที่หน่วยงานอนุญาตกำหนด เช่น ขึ้นทะเบียนห้องปฏิบัติการกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น
2.3	หากมีการสอบถามเกี่ยวกับการศึกษาขอให้ผู้เชี่ยวชาญเตรียมคำตอบให้ดี เช่น มีการทำการสำรวจจน 30 ชนิด แต่ไม่แจ้งรายละเอียดว่ามีชนิดอะไรบ้าง หรือจากข้อมูลมีรอยร้าวในพื้นที่โลกจะมีผลกระทบต่อการรับน้ำหนักของถนนหรือสะพานโครงการหรือไม่ ทั้งนี้ข้อมูลต้องมีความละเอียด	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ จะดำเนินการนำเสนอให้มีความละเอียดต่อไป
2.4	จากประสบการณ์คุมงานก่อสร้างสะพานข้ามปากน้ำแหลมสิงห์ โดยเมื่อมีการตอกเสาเข็มปรากฏว่ามีหอยแมลงภู่มาเกาะ สำหรับเรื่องหอยนางรมให้ที่ปรึกษาไปศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับบริเวณสะพานบางสระเก้า อำเภอแหลมสิงห์ ซึ่งเป็นพื้นที่หลักในการเลี้ยงหอยนางรม ความยาวสะพานประมาณ 600 เมตร เมื่อก่อนแหล่งเลี้ยงปลาจะพบบ้างปัจจุบันไม่มีแล้ว ทั้งนี้จากแหล่งข้อมูลสองแห่งนี้ อาจจะเป็นทางลัดในการศึกษาข้อมูลให้กับท่านนายก อบต.ท่าโสมได้	ขอขอบคุณสำหรับข้อมูล ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะนำข้อมูลไปร่วมพิจารณาในกระบวนการศึกษาที่ครบถ้วนครอบคลุมและสมบูรณ์ต่อไป



ตารางที่ 8-3 (ต่อ) สรุปประเด็นความคิดเห็นในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
(ปฐมนิเทศโครงการ) (เวทีที่ 1) จังหวัดตราด

ลำดับ	ประเด็นข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ประเด็นเพิ่มเติม
3. ด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน		
3.1	กระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ทั้งจังหวัด จันทบุรีและจังหวัดตราด อยากให้คนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมให้ความคิดเห็นกับโครงการ เนื่องจากพื้นที่โครงการส่วนใหญ่อยู่บริเวณป่าชายเลนเป็นหลัก หากโครงการดำเนินการไม่ดีจะส่งผลกระทบต่อป่าชายเลนและวิถีชีวิตของชาวบ้านในบริเวณนั้น ซึ่งหากโครงการดำเนินการได้ดี ถนนเส้นนี้จะช่วยให้เศรษฐกิจในพื้นที่ดีขึ้นและประชาชนในพื้นที่จะมีความเป็นอยู่ที่ดีตามไปด้วย	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
3.2	สำหรับพื้นที่ตำบลบางปิดยินดีให้ความร่วมมือกับการพัฒนาโครงการ ทั้งนี้ในส่วนประเด็นปัญหาในพื้นที่จะมีหรือไม่นั้นยังไม่ได้ปรึกษาหารือกับชาวบ้าน สำหรับในขั้นตอนถัดไปหากโครงการมีกิจกรรมลงพื้นที่เพื่อไปพบเจ้าของที่ดินตำบลบางปิด กระทบและทีมงานสามารถร่วมลงพื้นที่ดำเนินงานได้	หากผู้นำในพื้นที่ช่วยสื่อสารกับลูกบ้านเกี่ยวกับโครงการจะเป็นเรื่องที่ดีมาก นอกจากการประชุมในครั้งนี้ โครงการยังมีการจัดประชุมในพื้นที่ศึกษาหรือการจัดประชุมกลุ่มย่อย เพื่อรับฟังความคิดเห็นคนในพื้นที่ด้วย และนอกเหนือจากเวทีการประชุมยังมีการสำรวจความคิดเห็นด้วยแบบสอบถามในพื้นที่ศึกษาในรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางของโครงการอีกด้วย
3.3	ขอฝากเรื่องการประชาสัมพันธ์โครงการให้ครอบคลุมทั่วถึง และมีระยะเวลาเพียงพอ รวมถึงให้มีการประชาสัมพันธ์ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมายให้ครบถ้วน	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และรับไปพิจารณาดำเนินการครั้งถัดไป
3.4	จากข้อมูลในเอกสารประกอบการประชุม มีข้อเสนอเรื่องวันในการประชุมให้ตรงวันธรรมดา ทั้งนี้ขอให้พิจารณาเฉลี่ยระยะเวลาการจัดประชุม เนื่องจากบางส่วนสะดวกวันเสาร์-อาทิตย์ อีกบางส่วนสะดวกวันธรรมดา	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และรับไปพิจารณาดำเนินการครั้งถัดไป

ที่มา : การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) (เวทีที่ 1) เมื่อวันที่จันทร์ที่ 25 พฤษภาคม 2569 เวลา 13.00-16.00 น.

ณ ห้องประชุมตราดซิตี้ ฮอลล์ โรงแรมตราดซิตี้ อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด



ตารางที่ 8-4 สรุปประเด็นความคิดเห็นในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
(ปฐมนิเทศโครงการ) (เวทีที่ 2) จังหวัดจันทบุรี

ลำดับ	ประเด็นข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ประเด็นเพิ่มเติม
1. ด้านรายละเอียดโครงการ/ด้านวิศวกรรม		
1.1	เห็นด้วยกับโครงการ แต่ไม่เห็นด้วยกับจุดเริ่มต้นโครงการ ซึ่งอยากให้จุดเริ่มต้นโครงการอยู่บริเวณหมู่ที่ 6 ปากคลองใหญ่ ตำบลเกาะเปริด (จากเดิมจุดเริ่มต้นอยู่บริเวณหมู่ที่ 9 ตำบลหนองซิม) เนื่องจากเส้นทางนี้จะเลาะชายทะเลไปถึงตำบลบางชั้นระยะทางเท่ากันงบประมาณจะมากกว่าแต่จะทำให้เกิดประโยชน์ และจะช่วยเป็นแนวกันน้ำทะเลท่วมถึงให้กับชุมชนด้วย อีกทั้งผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมไม่มากนัก ระยะทางไม่เกิน 10 กิโลเมตร นอกจากนี้บริเวณนั้นไม่มีบ้านเรือนประชาชนอยู่	แนวเส้นทางดังกล่าวใกล้เคียงกับแนวทางเลือกที่ 4 ของโครงการ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะลงสำรวจพื้นที่อีกครั้ง ซึ่งจะขอความกรุณาจากท่านผู้แทนกลุ่มเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำตำบลหนองซิมในการให้ข้อมูลรายละเอียดพื้นที่ดังกล่าวให้ทีมสำรวจศึกษารายละเอียดต่อไป
1.2	- ขอสอบถามว่าในส่วนของการศึกษาโครงการจะมีการลงพื้นที่ อบต.บางชัน เพื่อศึกษาแนวเส้นทางหรือไม่ - แนวเส้นทางที่ 2 ที่แยกออกจากสะพานคลองน้ำแดง คาดว่าหากผ่านพื้นที่ป่าจะกระทบกับหลายพื้นที่ ดังนั้น ขอเสนอให้แนวเส้นทางโครงการไปตามถนนที่มีอยู่เดิมซึ่งจะส่งผลกระทบน้อยที่สุด และให้ดำเนินการตรวจสอบว่าพื้นที่ของบุคคลใดบ้าง เมื่อทราบว่าโครงการผ่านพื้นที่ใครบ้าง ก็สามารถเชิญมาปรึกษาหารือในการอุทิศที่ดินที่ อบต.บางชัน ต่อไป	รับทราบและขอขอบพระคุณที่ อบต.บางชัน ให้ความอนุเคราะห์ ทั้งนี้ ปัจจุบันโครงการอยู่ในช่วงการออกแบบและกำหนดจุดแปลงที่ดินที่จะพาดผ่าน ซึ่งหากลงพื้นที่จะขอความอนุเคราะห์จาก อบต.บางชัน ต่อไป ทั้งนี้ ตามแนวคิดการออกแบบถนนของกรมทางหลวงชนบท มีนโยบายให้ที่ปรึกษาออกแบบโครงการให้มีความเหมาะสมและปลอดภัยมากที่สุด พร้อมทั้งให้มีผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่สองข้างทางให้น้อยที่สุด เพื่อให้เกิดประโยชน์ร่วมกันทั้งสองฝ่าย
1.3	แนวเส้นทางโครงการอยากให้ผ่านทางบ้านน้ำแดงแล้วไปตามถนนที่ อบต.บางชัน มีอยู่เดิม และต่อมาเฉียงไปทางหมู่บ้านไร่แผ่นดิน เพื่อให้มองเห็นทะเลแหวก ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวมากกว่า ซึ่งจะช่วยส่งเสริมชาวบ้านที่นำของฝากมาขาย ส่งเสริมการท่องเที่ยวหมู่บ้านไร่แผ่นดิน และส่งเสริมการท่องเที่ยวทะเลแหวก แต่หากแนวเส้นทางโครงการเลียบไปชายทะเลจะเห็นแค่ทะเล ทั้งนี้ ขอเสนอแนวเส้นทางโครงการควรเป็นแนวเส้นทางที่ 1 และ 2	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และจะนำไปพิจารณาต่อไป
1.4	บริเวณที่แนวเส้นทางโครงการพาดผ่าน ขอให้ผ่านจุดที่ชาวบ้านได้ใช้ประโยชน์ร่วมด้วย การเชื่อมโยงโครงข่ายทางร่วม/ทางแยกให้ชาวบ้านด้วย	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และนำไปพิจารณาออกแบบโครงการต่อไป



ตารางที่ 8-4 (ต่อ) สรุปประเด็นความคิดเห็นในเวทีการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1
(ปฐมนิเทศโครงการ) (เวทีที่ 2) จังหวัดจันทบุรี

ลำดับ	ประเด็นข้อซักถาม ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ	คำชี้แจง/ประเด็นเพิ่มเติม
1.5	เห็นด้วยกับแนวเส้นทางถนนเลียบชายทะเล เนื่องจากเป็นการขับเคลื่อนเศรษฐกิจฐานรากในชุมชน ซึ่งการพัฒนาเส้นทางคมนาคมไปเส้นทางไหนความเจริญก็จะมีตามไปด้วย ทั้งนี้ หลายท่านอาจจะกังวลเรื่องผลกระทบ ซึ่งหากเป็นไปได้อาจมีบางช่วงเป็นเส้นทางเดิมบางช่วงอาจจะต้องสร้างแนวเส้นทางใหม่เลียบชายทะเลเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงและเกิดประโยชน์สูงสุด ขอเสนอให้บางจุดควรมีจุดพักรถ พื้นที่จอดรถ/ลานจอดรถ เพื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวหรือร้านค้าชุมชน และช่วยลดความเร็วของรถ ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ความปลอดภัยด้วย	รับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ และนำไปพิจารณาออกแบบโครงการต่อไป
2. ด้านสิ่งแวดล้อม		
2.1	โครงการไม่มีการเวนคืนที่ดินแต่ใช้การอุทิศที่ดิน กรณีหากโครงการต้องใช้ที่ดิน 100 แปลง มีเจ้าของที่ดินไม่อุทิศ 1 แปลงก็ไม่สามารถก่อสร้างโครงการได้ จึงมีความคิดเห็นว่าโครงการจะเกิดขึ้นได้จริงหรือไม่ สำหรับการดำเนินการใด ๆ ล้วนแล้วแต่จะเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเสมอไม่มากก็น้อย หากจำเป็นต้องทำประชามติกับชาวบ้านที่ได้รับผลกระทบ ควรชี้แจงผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ หรือข้อดี-ข้อเสียของโครงการให้ได้ และหากมีผลกระทบจะดำเนินการอย่างไร ให้เกิดผลกระทบต่อชาวบ้านน้อยที่สุด	โครงการจะมีการศึกษาผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบซึ่งจะดำเนินการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งหมด 27 ปัจจัย จำนวน 4 ด้าน ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมก่อน เช่น หากมีผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ จะมีมาตรการติดตั้งกำแพงกันเสียงก่อน หรือผลกระทบด้านฝุ่น จะกำหนดให้มีการรดน้ำอย่างน้อย 2 ครั้ง/วัน เป็นต้น สำหรับตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียงต้องมีการปรึกษาหารือในพื้นที่เพื่อหาตำแหน่งที่เหมาะสมต่อไป สำหรับการอุทิศที่ดิน หากโครงการต้องใช้ 100 แปลง มีการอุทิศ 99 แปลง แต่มี 1 แปลงไม่อุทิศ โครงการจะดำเนินการเบี่ยงซ้ายหรือขวาเลี้ยวเส้นทางออกไป และหากยังไม่สามารถดำเนินการได้อีก โครงการจะพิจารณาแนวเส้นทางอื่นที่มีความเหมาะสมรองจากแนวเส้นทางดังกล่าวต่อไป

ที่มา : การประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 (ปฐมนิเทศโครงการ) (เวทีที่ 2) วันอังคารที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 เวลา 09.00 - 12.00 น.
ณ ห้องประชุมห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรม นิว แทรเวลลอคซ์ อำเภอเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี



9. ติดต่อสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม

หน่วยงานเจ้าของโครงการ

- สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท
โทรศัพท์ : 0 2551 5419 หรือ 0 2551 5420
โทรสาร : 0 2551 5420
สายด่วน ทช. : 1146
เว็บไซต์ : www.drr.go.th
- แขวงทางหลวงชนบทจันทบุรี
โทรศัพท์ : 0 3938 9066
เว็บไซต์ : chanthaburi.drr.go.th
E-mail : chanthaburi@drr.go.th
- แขวงทางหลวงชนบทตราด
โทรศัพท์ : 0 3951 2344
เว็บไซต์ : trat.drr.go.th
E-mail : trat@drr.go.th

บริษัทที่ปรึกษา

- บริษัท วิศวกร 31 จำกัด
โทรศัพท์ : 09 5675 3736
เว็บไซต์ : www.engineer31.com
E-mail : engineer31@outlook.co.th
- บริษัท เซนยี เอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
โทรศัพท์ : 0 2616 1004
โทรสาร : 0 2616 1002
เว็บไซต์ : www.rkaewpikul.wixsite.com
E-mail : genie_en@yahoo.com
- บริษัท สิ่งแวดล้อมสยาม จำกัด
โทรศัพท์ : 0 2060 0101
โทรสาร : 0 2000 3425
E-mail : seco.ppsocio@gmail.com

10. ช่องทางรับทราบข้อมูลข่าวสารโครงการ



www.ถนนเฉลิมบูรพาชลทิตจันทบุรี-ตราด.com



Line official : ถนนเฉลิมบูรพาชลทิต



กรมทางหลวงชนบท

หน่วยงานเจ้าของโครงการ

- สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวงชนบท สายด่วน กข. : 1146
- แขวงทางหลวงชนบทจันทบุรี โทรศัพท์ : 0 3938 9066
- แขวงทางหลวงชนบทตราด โทรศัพท์ : 0 3951 2344

